EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2020) 187 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Formålet med initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum (Single European Sky – SES) er generelt at effektivisere det europæiske luftrums organisation og styring gennem en reform af luftfartstjenestebranchen. Udviklingen af initiativet har involveret to omfattende lovgivningspakker – SES I og SES II, som består af fire forordninger[1].

Den erfaring, der er opnået med SES I siden 2004 og med SES II siden 2009, har vist, at SES-initiativets principper og overordnede kurs fortsat er hensigtsmæssige og bør opretholdes. Trods dette lovkompleks er omkostningerne til lufttrafikstyring (ATM) stadig høje, og der er fortsat forsinkelser til skade for miljøet. Denne situation skyldes en begrænset kapacitet og manglende effektivitet i ATM, hvilket fører til overbelastning af luftrummet selv under normale forhold. Det står klart, at de fastsatte målsætninger ved oprettelsen af SES ikke blev nået fuldt ud inden for den forventede tidsramme.

Dette ændrede forslag sigter derfor ikke alene mod at afhjælpe den nuværende ineffektivitet i ATM, som er til skade for miljøet, men også mod at styrke andre nyttige aspekter vedrørende ATM såsom en mere fleksibel tilvejebringelse af datatjenester og incitamenter, der aktivt kan skabe forbedringer og bidrage til yderligere at mindske luftfartens miljøaftryk.

Det oprindelige forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning) (kendt under forkortelsen SES2+) blev vedtaget af Kommissionen den 11. juni 2013. Det var hensigten at fremskynde gennemførelsen af reformen af luftfartstjenesterne uden at fravige de oprindelige mål og principper.

I mellemtiden har luftfartssektoren udviklet sig yderligere — i tråd med den teknologiske udvikling og den overordnet set vedvarende vækst i trafikken frem til begyndelsen af 2020 — siden forslaget blev vedtaget, men mere generelt i løbet af det seneste årti. Covid-19-pandemien har forårsaget en kraftig tilbagegang i trafikken, hvilket har tydeliggjort, at SES strukturelt set mangler modstandsdygtighed, idet tjenesteudøvelsen kun i begrænset omfang kan tilpasses udsving i trafikintensiteten. Der er ligeledes sket en udvikling i den politiske kontekst. Navnlig blev Parisaftalen vedtaget, hvilket indebærer, at luftfarten må bidrage til at nedbringe CO_2-emissionerne (som følge af den vedvarende og indtil videre kraftige stigning i emissionerne). I december 2019 vedtog Kommissionen sin meddelelse om den europæiske

[1] Forordning (EF) nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen); forordning (EF) nr. 550/2004 vedrørende udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (luftfartstjenesteforordningen); forordning (EF) nr. 551/2004 vedrørende organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (luftrumsforordningen); og forordning (EF) nr. 552/2004 vedrørende interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (interoperabilitetsforordningen).

Pakken bestående af disse forordninger i den oprindelige udgave benævnes "SES I". Alle fire forordninger blev ændret ved forordning (EF) nr. 1070/2009, der er kendt som "SES II".

Forordning (EF) nr. 552/2004 er i mellemtiden blevet ophævet med forbehold af en overgangsperiode for visse bestemmelser i kraft af forordning (EU) 2018/1139 vedrørende fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur.

grønne pagt med en målsætning om at opnå kulstofneutralitet og nedbringe transportemissionerne med 90 % senest i 2050. SES2+-lovforslaget til retsakt bør ajourføres for at afspejle disse ændringer.

For at ruste sektoren bedre til at virkeliggøre sit økonomiske potentiale, samtidig med at den drives på en mere bæredygtig måde, bør der foretages en revision, hvormed der sikres en mere fleksibel udøvelse af luftfartstjenesterne, som er velegnet til nutidens og fremtidens operationelle miljø. Med de foreslåede bestemmelser bør det gøres muligt at tilpasse kapaciteten hurtigt og effektivt til fremgang eller tilbagegang i efterspørgslen eller til forskelle i de geografiske behov. Dette vil også bidrage til den europæiske grønne pagts målsætninger og mere konkret til nedbringelsen af luftfartssektorens CO_2-emissioner, som har afgørende betydning. Den fornødne nedbringelse af disse emissioner omfatter en række forskellige foranstaltninger, hvoraf mange først vil gøre deres virkninger gældende på længere sigt. En rettidig revision af det fælles europæiske luftrum og anvendelse af de efterfølgende nye bestemmelser kan imidlertid allerede fra begyndelsen af 2025 give de første håndgribelige CO_2-reduktioner.

Ud over behovet for en generel revision er de specifikke årsager til at ændre SES2+-forslaget blandt andet:

- Der er behov for at forenkle teksten og tilpasse den til den relevante EU-lovgivning, der er trådt i kraft, siden forhandlingerne om det oprindelige SES2+-forslag af 2013 gik i stå[2].
- Nogle definitioner og bestemmelser skal tilpasses for at afspejle interessenternes tilbagemeldinger og erfaringer samt relevante konklusioner fra nylige rapporter og undersøgelser[3].
- Det forekommer hensigtsmæssigt at følge anbefalingerne i rapporten fra Vismandsgruppen om fremtiden for det fælles europæiske luftrum[4].
- Det samme gælder anbefalingerne fra Europa-Parlamentets pilotprojekt om det europæiske luftrums fremtidige arkitektur og fra Den Europæiske Revisionsrets beretninger.
- Det er ligeledes vigtigt at afspejle den seneste teknologiske udvikling i luftfartssektoren og de tilsagn, der er givet i den europæiske grønne pagt om at dekarbonisere transportsektoren.

Trods en række ændringer forfølger dette ændrede forslag de samme målsætninger som SES2+-forslaget af 2013, selv om der i nogle tilfælde er tale om forskellige midler. I nogle tilfælde fastholdes de løsninger, der svarer til de foretrukne løsningsmodeller, der blev udpeget i konsekvensanalysen af 2013, men nogle af løsningerne er blevet ajourført som følge af ændringer i sektoren. I afsnit 4 i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene beskrives ændringerne nærmere, og der forelægges dokumentation til støtte for ændringerne.

---

2 Primært forordning (EU) 2018/1139.

3 Jf. bilag III i det vedføjede arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene.

4 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future- of-the-single-european-sky.pdf

Da de vigtigste målsætninger og foretrukne løsningsmodeller i konsekvensanalysen fortsat opretholdes i det væsentlige, er det usandsynligt, at de herved foreslåede bestemmelser vil få væsentligt anderledes økonomiske, miljømæssige eller sociale virkninger i forhold til det oprindelige SES2+-forslag. Det er derfor unødvendigt at foretage en ny konsekvensanalyse i forbindelse med det foreliggende ændrede forslag ud over den analyse, der er indeholdt i det ovennævnte arbejdsdokument.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

I Kommissionens luftfartsstrategi for Europa fra 2015[5] opfordrede medlovgiverne til hurtigt at vedtage den forordning, der indgik i SES2+-forslaget. Ændringen af dette forslag er i fuld overensstemmelse med Kommissionens overordnede strategi for dette politikområde og forventes navnlig at gøre det lettere at opnå fremskridt med hensyn til denne lovgivningsmæssige retsakt.

Lovgivningen om det fælles europæiske luftrum er tæt knyttet til EU-lovgivningen om flyvesikkerhed og til de opgaver, der er overdraget til Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur ("agenturet")[6]. Dette forslag har bl.a. til formål at forenkle lovgivningen ved at fjerne visse overlapninger mellem de eksisterende bestemmelser samt tilpasse lovgivningen om det fælles europæiske luftrum til EASA-grundforordningen.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forbedringen af bestemmelserne for det fælles europæiske luftrum er blevet udpeget i Kommissionens meddelelse om den europæiske grønne pagt som en foranstaltning, der kan bidrage til at nedbringe luftfartssektorens CO_2-emissioner. En sådan forbedring ville navnlig mindske overbelastningen af luftrummet og derved skabe grundlag for oftere at udnytte de direkte ruter. Forslaget indeholder også vigtige elementer, der skal styrke digitaliseringen og det indre marked, som er to af Kommissionens øvrige prioriteter.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for den foreslåede ændring er artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde giver Unionen ret til at handle på dette område, som er et område med delt kompetence.

Mere specifikt har lufttrafikstyring siden 2004 været omfattet af EU-rettens bestemmelser, som ikke kan ændres af medlemsstater, der handler på egne vegne. Med hensyn til indholdet

[5] https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_en

[6] Forordning (EU) 2018/1139.

og i sagens natur påvirker lufttrafikstyring luftrummet i hele EU, og grænseoverskridende bevægelser af personer, varer, tjenesteydelser og kapital hænger uløseligt sammen med luftfart; derfor vil det være mest effektivt at handle på EU-niveau.

Der er behov for en indsats på EU-plan for at defragmentere det europæiske luftrum og derved muliggøre en mere effektiv forvaltning, der kan afhjælpe kapacitetsmanglen i et overordnet perspektiv og dermed modvirke forsinkelser og deraf følgende yderligere emissioner.

- **Proportionalitetsprincippet**

Dette forslag går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål. Der fokuseres på elementer, som støttes af de forskellige bidrag, der er anført i bilag III til det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene.

- **Valg af retsakt**

Det oprindelige forslag gik ud på at ændre de gældende forordninger og omarbejde dem i én enkelt retsakt af hensyn til klarheden. Denne tilgang er fortsat berettiget, og det samme instrument i form af en omarbejdet forordning bør anvendes med forbehold af de nødvendige indholdsmæssige ændringer.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

En ny konsekvensanalyse foruden den, der ligger til grund for det oprindelige forslag i 2013 [SWD(2013) 206 final], anses for unødvendig, fordi de vigtigste målsætninger og foretrukne løsningsmodeller ikke har ændret sig væsentligt, og fordi de økonomiske, miljømæssige eller sociale virkninger af den foreslåede tekst ikke forventes at afvige væsentligt fra de virkninger, der forventedes at opstå som følge af det oprindelige SES2+-forslag.

Det arbejdsdokument, der ledsager dette ændrede forslag [indsæt henvisning], indeholder imidlertid yderligere dokumentation og analyse, navnlig for så vidt angår ajourføring sammenholdt med de løsninger, der skal anvendes for at virkeliggøre de foretrukne løsningsmodeller af 2013. Disse ajourføringer afspejler ændringer i sektoren og andre nye eller ændrede midler til at nå de fastsatte målsætninger. Andre elementer har bygget videre på de forskellige bidrag, der er indsamlet i de seneste år. I 2017 udsendte Den Europæiske Revisionsret en særberetning om det fælles europæiske luftrum med anbefalinger til Kommissionen. I 2019 fulgte Revisionsretten op på sin tidligere analyse med endnu en særberetning om EU-lovgivningen vedrørende ATM-moderniseringen. Rapporten indeholder anbefalinger rettet til Kommissionen, og disse behandles enten direkte i det foreliggende ændrede forslag, eller også kan der tages højde for disse ved hjælp af retsakter fra Kommissionen på grundlag af eksisterende eller foreslåede beføjelser.

I 2019 blev en vismandsgruppe bestående af femten fremtrædende sagkyndige på området nedsat for at vurdere den aktuelle situation og de fremtidige behov for ATM i EU. Efter flere måneders konsultationer i form af høringer af alle relevante operationelle interessenter

udsendte gruppen i april 2019 sin rapport med titlen *Report of the Wise Persons Group on the future of the Single European Sky*, der afspejler gruppens fælles holdning og indeholder ti anbefalinger[7]. Sideløbende hermed gav Europa-Parlamentet et pilotprojekt i opdrag angående det europæiske luftrums fremtidige arkitektur, hvilket også mundede ud i en rapport i marts 2019. Under det finske formandskab for Rådet for Den Europæiske Union blev der i september 2019 afholdt en konference på højt niveau om det fælles europæiske luftrums fremtid, og den udmøntede sig i en fælles erklæring underskrevet af de interesserede parter, hvori EU-institutionerne opfordres til at gribe ind for at forenkle rammebestemmelserne og de institutionelle strukturer, der skal til for at reagere på de europæiske ATM-systemers aktuelle og fremtidige behov og gøre dem velegnet til formålet.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i det ændrede forslag**

Som tidligere foreslås det at samle de eksisterende forordninger om det fælles europæiske luftrum i én enkelt forordning, hvilket har nødvendiggjort en række ændringer. Det nye instrument struktureres i seks kapitler:

— Kapitel I: Almindelige bestemmelser

— Kapitel II: Nationale tilsynsmyndigheder

— Kapitel III: Tjenesteudøvelse

— Kapitel IV: Forvaltning af nettet

— Kapitel V: Luftrum, interoperabilitet og teknologisk innovation

— Kapitel VI: Afsluttende bestemmelser

I den forbindelse foreslås det at fjerne elementer, der overlapper forordning (EU) 2018/1139. Ligeledes ændres visse enkeltheder sideløbende i forordning (EU) 2018/1139 for at sikre en korrekt overensstemmelse mellem de to forordninger. Forordning (EF) nr. 552/2004 blev ophævet ved forordning (EU) 2018/1139 og tages derfor ikke længere i betragtning i det foreliggende ændrede forslag. Målsætningen om interoperabilitet i det fælles europæiske luftrum er dog opretholdt.

Nationale tilsynsmyndigheder (artikel 3, 4 og 5, der skal sammenholdes med den nye artikel 114i i forordning (EU) 2018/1139, fastlægges i et særskilt forslag, der forelægges samtidigt[8])

Et af de vigtigste indsatsområder ifølge konsekvensanalysen består i at styrke de nationale tilsynsmyndigheders uafhængighed og fagkundskaber, men også styrke deres ressourcer. Med

[7] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future- of-the-single-european-sky.pdf

[8] COM(2020) 577.

henblik herpå beskriver artikel 3 den grad af uafhængighed, der kræves fra myndighedernes side over for de tjenesteudøvere, som de skal føre tilsyn med, tillige med enhver anden offentlig eller privat enhed. Anvendelsen af den foreslåede ordning nødvendiggør en forudgående administrativ omstrukturering i nogle medlemsstater, og derfor foreslås det at indrømme en overgangsperiode på 48 måneder i denne henseende (udkast til artikel 46, stk. 2). Desuden er der fastsat mere eksplicitte krav med hensyn til de ansattes kompetencer og uafhængighed, og dette gælder navnlig personer med ansvar for strategiske beslutninger. I samme forbindelse, i udkast til artikel 20 vedrørende "omkostningsgrundlaget for afgifter", henvises der udtrykkeligt til, at de omkostninger, som lufttrafiktjenesteudøvere afholder i forbindelse med deres tilsyn og certificering af de nationale tilsynsmyndigheder, udgør et støtteberettiget element. Denne bestemmelse åbner mulighed for en passende finansiering af de nationale kompetente myndigheder via tilhørende gebyrer.

Blandt andet med henblik på at forbedre samarbejdet mellem myndighederne og med henblik på at fremme fagkundskaber og bedste praksis foreslås det, at der oprettes et passende forum for de nationale tilsynsmyndigheder i form af Det Rådgivende Udvalg for Præstationsvurdering (jf. udkast til ny artikel 114a og 114i i forordning (EU) 2018/1139).

Det foreslås, at der skelnes klart mellem de opgaver, der påhviler de nationale tilsynsmyndigheder, som har kompetence i anliggender vedrørende det fælles europæiske luftrum, og de opgaver, der påhviler de kompetente nationale myndigheder på området flyvesikkerhed, der er omfattet af forordning (EU) 2018/1139. De førstnævnte myndigheder bør have ansvaret for den økonomiske certificering af de finansielle betingelser, der er nødvendige for udøvelse af luftfartstjenester, for overvågning af udbudsindkøb af luftfartstjenester samt for anvendelse af præstations- og afgiftsordningerne. Sidstnævnte myndigheder har fortsat ansvaret for sikkerhedscertificeringen og -tilsynet samt andre opgaver, der er nærmere beskrevet i forordning (EU) 2018/1139.

Økonomisk certificering af luftfartstjenesteudøvere og udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere (artikel 6 og 7)

Sikkerhedscertificeringen og -tilsynet med luftfartstjenesteudøverne er omfattet af forordning (EU) 2018/1139. Ud over de certifikater, der kræves i den forbindelse, bør udøvelsen af luftfartstjenester være betinget af, at visse krav vedrørende finansiel soliditet samt ansvar og forsikringsdækning er opfyldt. Til dette formål foreslås det at indføre et økonomisk certifikat, der udstedes af de nationale tilsynsmyndigheder.

I det ændrede forslag fastsættes også, at udpegelsen af lufttrafiktjenesteudøvere skal ske for en periode på højst 10 år. Formålet hermed er at sikre, at udpegelsen tages op til revision med jævne mellemrum.

CNS-, AIS-, ADS-, MET- og tårn- og indflyvningskontroltjenester (artikel 8)

Tjenester, der udøves til støtte for lufttrafiktjenester, kan indebære omkostningseffektivitetsgevinster, og de forventes at skabe grundlag for større fleksibilitet og fremme innovation. Disse tjenester egner sig i betragtning af deres karakter til at blive udbudt på markedsvilkår, hvilket indebærer et potentiale for forbedringer. Det foreslås derfor at

erstatte artikel 9 i forordning (EF) nr. 550/2004 med en bestemmelse om udøvelse af CNS-, AIS-, ADS-, MET- og tårn- og indflyvningskontroltjenester på markedsvilkår.

Lufttrafiktjenester, der betragtes som naturlige monopoler, er i princippet fortsat underlagt et krav om, at de ansvarlige myndigheder skal udpege en bestemt udøver. Lufttrafiktjenesteudøvere bør dog kunne beslutte, om de vil udbudsindkøbe CNS-, AIS-, ADS- eller MET-tjenester. For tårn- og indflyvningskontroltjenesternes vedkommende bør lufthavnsoperatørerne kunne beslutte, om de ønsker at indkøbe tjenester med henblik på flyvepladskontrollen, hvis sådanne indkøb åbner mulighed for omkostningseffektivitetsgevinster til gavn for luftrumsbrugerne. Under samme betingelse bør medlemsstaterne kunne tillade udbudsindkøb af tjenester med henblik på indflyvningskontrol.

For at sikre lige vilkår og undgå forskelsbehandling, krydssubsidiering og konkurrenceforvridning bør overflyvningstjenester være organisatorisk adskilt fra de øvrige luftfartstjenester.

Fælles informationstjenester (artikel 9)

Artikel 9 i dette ændrede forslag indeholder bestemmelser om de fælles informationstjenester, der er nødvendige af hensyn til en sikker lufttrafikstyring for så vidt angår trafik med ubemandede luftfartøjer (droner). Denne artikel er tilpasset den seneste lovgivningsmæssige udvikling vedrørende operation af ubemandede luftfartøjer. Det foreslås at regulere prissætningen af sådanne tjenester for at begrænse omkostningerne ved trafikstyringen for ubemandede luftfartøjers vedkommende.

Præstations- og afgiftsordningerne og præstationsvurderingsorganet (artikel 10-25)

Den økonomiske regulering bør styrkes og effektiviseres. Til dette formål foreslås det, at de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere selv får til opgave at udarbejde og forelægge deres præstationsplaner med henblik på den kompetente myndigheds godkendelse. Alt efter tilfældet kan enten denne myndighed eller en national tilsynsmyndighed være det agentur, der fungerer som præstationsvurderingsorgan.

"Performance Review Body"-funktionen, for hvilken der er fastsat særlige forvaltningsbestemmelser i forslaget om ændring af forordning (EU) 2018/1139, er udformet med henblik på at gøre det muligt at træffe relevante beslutninger på grundlag af den fornødne fagkundskab og uafhængighed. De foreslåede finansieringsbestemmelser bør sikre, at agenturet tildeles de nødvendige ressourcer. Af hensyn til en hurtig sagsbehandling foreslås det, at beslutninger truffet af agenturet, når det fungerer som præstationsvurderingsorgan, gøres til genstand for en klageprocedure, der er åben for de berørte parter.

I det ændrede foreliggende forslag fastlægges de respektive ansvarsområder for agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, henholdsvis for de nationale tilsynsmyndigheder med hensyn til præstations- og afgiftsordningernes gennemførelse. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, er navnlig ansvarligt for at vurdere og godkende fordelingen af omkostninger mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester og for at vurdere og godkende præstationsplanerne for overflyvningsluftfartstjenester. De nationale tilsynsmyndigheder har ansvaret for at vurdere og godkende præstationsplanerne for tårn- og indflyvningskontroltjenester. Til dette formål skal udpegede lufttrafiktjenesteudøvere,

som udøver begge typer tjenester, forelægge særskilte planer for overflyvningstjenester og for tårn- og indflyvningskontroltjenester.

Den foreslåede afgiftsordning er tilpasset denne nye metode. Derudover foreslås det at oprette ordninger med henblik på at graduere afgifter på EU-plan bl.a. for at støtte en forbedring af miljøpræstationerne eller servicekvaliteten.

Endelig foreslås det at tilføje visse krav til bestemmelserne om gennemsigtighed i luftfartstjenesteudøvernes regnskaber (artikel 25). Hensigten er at bidrage til at forhindre krydssubsidiering og deraf følgende konkurrenceforvridning. Denne bestemmelse bør navnlig lette anvendelsen af artikel 8 og 9.

Funktionelle luftrumsblokke

Det ændrede forslag indeholder ikke længere bestemmelser vedrørende funktionelle luftrumsblokke. Fraværet af sådanne bestemmelser er ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan opretholde eller oprette funktionelle luftrumsblokke, hvis dette anses for nyttigt. Fraværet af sådanne bestemmelser forhindrer ej heller fleksible former for samarbejde mellem luftfartstjenesteudøverne.

Forvaltning af nettet (artikel 26, 27 og 28)

I artikel 26 opregnes netfunktionerne, og målsætningerne for disse opstilles. I artikel 27 fastsættes netforvalterens rolle, som er at bidrage til gennemførelsen af netfunktionerne, og heri fastsættes bestemmelser for udnævnelse af netforvalteren samt dennes opgaver og de beslutningsprocesser, vedkommende skal anvende.

Det foreslås, at netfunktionerne skal være underlagt præstationsordningens særlige bestemmelser (artikel 16).

Ifølge artikel 28 skal netforvalteren offentliggøre sine regnskaber og underkastes en uafhængig revision.

Tilgængelighed af og adgang til data (artikel 31)

Det foreslås at ændre bestemmelserne vedrørende dette emne (også sammenholdt med det oprindelige forslag) for at lette udøvelsen af lufttrafiktjenester på tværs af landegrænser og i hele EU-markedet. Desuden er udkastet til artikel 31 udformet med henblik på at sikre, at nytilkomne på datamarkedet har adgang til de relevante operationelle data selv inden certificeringen. For at forhindre krydssubsidiering eller dobbeltgebyrer foreslås det at fastsætte passende prissætningsprincipper.

Fleksibel udnyttelse af luftrummet (artikel 33)

Artikel 33 afspejler i vid udstrækning artikel 7 i forordning (EF) nr. 551/2004, og medlemsstaterne har fortsat ansvaret for at sikre anvendelsen af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet. Dog stilles der også krav om, at dette koncept anvendes i overensstemmelse med ATM-masterplanen. Artikel 33 supplerer det væsentlige krav i forordning (EU) 2018/1139 om, at luftrumsstyring skal støtte en ensartet anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet.

Koordinering af SESAR (artikel 34)

Ifølge artikel 34 skal de relevante enheder samarbejde om at sikre en effektiv koordinering mellem SESAR-projektets forskellige faser.

- **Ændringer i forhold til det oprindelige forslag, der er nævnt i punkt 1**

Følgende ændringer er foretaget i nærværende ændrede forslag sammenholdt med det forslag, der er nævnt i punkt 1:

Betragtningerne

1) Betragtning 1 er forenklet og lyder således:

"*Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004*[9]*, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004*[10] *og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004*[11] *er blevet ændret væsentligt. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør de nævnte forordninger af klarhedshensyn omarbejdes.".*

2) Betragtning 2 udgår.

3) Betragtning 3 omnummereres til betragtning 2, og følgende ændringer indføres:

(a) Før henvisningen til "*forordning (EF) nr. 552/2004*" tilføjes ordene "*Europa-Parlamentets og Rådets*", og fodnoten "[12]" tilføjes.

(b) Den unummererede betragtning i betragtning 3 bliver andet punktum i betragtning 2 og affattes således:

"*Vedtagelsen af den anden lovpakke, dvs. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009*[13]*, styrkede initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum yderligere i kraft af indførelsen af koncepterne præstationsordning og netforvalter, som skulle forbedre det europæiske ATM-nets præstation yderligere.*".

(c) Følgende indsættes som nyt tredje punktum:

"*Forordning (EF) nr. 552/2004 blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139, da de nødvendige bestemmelser til sikring af interoperabilitet mellem ATM-systemer, -komponenter og -procedurer er indarbejdet i sidstnævnte forordning.*".

4) Følgende indsættes som ny betragtning 3:

"*For at tage hensyn til de ændringer, der er indført ved forordning (EU) 2018/1139, er det nødvendigt at tilpasse nærværende forordnings indhold til indholdet af forordning (EU) 2018/1139.*".

5) Betragtning 6 affattes således:

---

9 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).

10 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10).

11 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).

12 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26).

13 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 34).

"Den samtidige forfølgelse af målene om at øge sikkerhedsstandarderne for lufttrafikken og forbedre den generelle præstation for ATM og luftfartstjenester (ANS) for almen lufttrafik i Europa kræver, at der tages højde for den menneskelige faktor. Derfor bør medlemsstaterne værne om principperne om en åben rapporteringskultur ("just culture"). Udtalelserne og anbefalingerne fra ekspertgruppen vedrørende det fælles europæiske luftrums menneskelige dimension[14] bør overvejes og tages i betragtning.".

6) Følgende indsættes som ny betragtning 7:

"*Forbedringer af ATM's miljøpræstationer bidrager også direkte til at opfylde målsætningerne i Parisaftalen og Kommissionens europæiske grønne pagt, navnlig ved at nedbringe luftfartens emissioner.*".

7) Betragtning 7 omnummereres til betragtning 8 og affattes således:

"I 2004 vedtog medlemsstaterne en generel erklæring om militære spørgsmål i forbindelse med det fælles europæiske luftrum. I henhold til denne erklæring bør medlemsstaterne navnlig udvide det civile/militære samarbejde og, hvis og i den udstrækning alle berørte medlemsstater anser det for nødvendigt, lette samarbejdet mellem deres væbnede styrker i alle sager i forbindelse med lufttrafikstyring.".

8) Betragtning 8 omnummereres til betragtning 9, og betragtning 9 udgår.

9) Betragtning 10, sidste punktum, affattes således:

"*Dette bør hverken forhindre, at en national tilsynsmyndighed indgår i en regulerende myndighed med kompetence inden for flere regulerede sektorer, forudsat at den pågældende regulerende myndighed opfylder uafhængighedskravene, eller forhindre, at den forenes med den nationale konkurrencemyndighed, hvad angår organisationsstrukturen.*".

10) Følgende tilføjes som ny betragtning 11:

"*Finansieringen af de nationale tilsynsmyndigheder bør garantere deres uafhængighed og sætte dem i stand til at operere i overensstemmelse med principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikkeforskelsbehandling og proportionalitet. Med egnede ansættelsesprocedurer bør der bidrages til at sikre de nationale tilsynsmyndigheders uafhængighed og navnlig sørge for, at afgørelsen om udnævnelse af personer med ansvar for strategiske beslutninger træffes af en offentlig myndighed, som ikke direkte udøver ejerskabsrettigheder over luftfartstjenesteudøvere.*".

11) Betragtning 11 omnummereres til betragtning 12, og første punktum heraf affattes således:

"De nationale tilsynsmyndigheder spiller en central rolle i gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, og de bør derfor samarbejde indbyrdes for at muliggøre udveksling af oplysninger om deres arbejde og principper for beslutningstagning, bedste praksis og procedurer samt med hensyn til anvendelsen af denne forordning og udvikle en fælles strategi, herunder gennem øget samarbejde på regionalt plan.".

12) Betragtning 12 omnummereres til betragtning 43.

13) Betragtning 13 udgår.

14) Følgende tilføjes som ny betragtning 13 og 14:

---

[14] C(2017) 7518 final.

"*13) Samarbejdet mellem lufttrafiktjenesteudøvere er et vigtigt redskab til at forbedre det europæiske ATM-systems præstation, og det bør fremmes. Medlemsstaterne bør kunne oprette samarbejdsordninger, som ikke er afgrænset til prædefinerede former for samarbejde og geografiske områder.*

14) Sikkerhedscertificeringen af og sikkerhedstilsynet med luftfartstjenesteudøverne varetages af de nationale kompetente myndigheder eller Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet") i overensstemmelse med de krav og procedurer, der er fastlagt i forordning (EU) 2018/1139. Supplerende krav til finansiel soliditet, ansvar og forsikringsdækning er nødvendige for at kunne udøve luftfartstjenester, og et økonomisk certifikat bør udstedes som dokumentation for opfyldelsen heraf. En luftfartstjenesteudøver bør kun tillades at udbyde sine tjenester i Unionen, hvis vedkommende er i besiddelse af både et sikkerhedscertifikat og det økonomiske certifikat.".

15) Betragtning 14 omnummereres til betragtning 15.

16) Følgende indsættes som ny betragtning 16-33:

"*16) Lufttrafiktjenester, der udøves med eneret, bør være underlagt krav om udpegelse og opfyldelse af minimumskrav med hensyn til almenhedens interesse.*

17) Lufttrafiktjenesteudøvere eller lufthavnsoperatører bør have mulighed for at udbudsindkøbe kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS), luftfartsinformationstjenester (AIS), lufttrafikdatatjenester (ADS), meteorologiske tjenester (MET) eller tårn- og indflyvningskontroltjenester på markedsvilkår, uden at dette berører sikkerhedskravene, hvis sådanne indkøb efter deres opfattelse åbner mulighed for omkostningseffektivitetsgevinster. Muligheden for at gøre brug af sådanne udbudsindkøb forventes at skabe grundlag for større fleksibilitet og fremme innovation inden for tjenesterne, uden at dette berører militærets specifikke behov for så vidt angår fortrolighed, interoperabilitet, systemrobusthed, dataadgang og ATM-sikkerhed.

18) Når tårn- og indflyvningskontroltjenester udbudsindkøbes, bør de hverken være omfattet af den afgiftsordning, som er fastsat i denne forordning, eller af artikel 1, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF[15] i tilknytning til anvendelsen af den pågældende ordning.

19) Udøvelse af overflyvningsluftfartstjenester bør være organisatorisk adskilt fra udøvelsen af CNS-, AIS-, ADS- og MET- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester, herunder gennem regnskabsmæssig adskillelse, for at sikre gennemsigtighed og undgå forskelsbehandling, krydssubsidiering og konkurrenceforvridning.

20) Hvis det er relevant, bør udbudsindkøb af luftfartstjenester gennemføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU[16] og Europa-

[15] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter (EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11).

[16] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65).

Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU[17]*. De nationale tilsynsmyndigheder bør sørge for, at kravene til udbudsindkøb af luftfartstjenester opfyldes.*

21) Trafikstyringen af ubemandede luftfartøjer forudsætter, at der er fælles informationstjenester til rådighed. For at begrænse omkostningerne ved en sådan trafikstyring bør priserne for fælles informationstjenester være baseret på omkostningerne samt en rimelig fortjeneste, og de bør underlægges de nationale tilsynsmyndigheders godkendelse. Luftfartstjenesteudøverne bør stille de påkrævede data til rådighed, således at det bliver muligt at udøve tjenesten.

22) Præstations- og afgiftsordningerne har til formål at gøre luftfartstjenester, som udøves på andre vilkår end markedsvilkår, mere omkostningseffektive og fremme en bedre servicekvalitet, og de bør med dette sigte omfatte relevante og egnede incitamenter. I lyset af denne målsætning bør præstations- og afgiftsordningerne ikke omfatte tjenester, der leveres på markedsvilkår.

23) Af effektivitetshensyn bør det nødvendige tilsyn med præstations- og afgiftsordningerne målrettes de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere.

24) Ansvaret for tilsynet med præstations- og afgiftsordningerne bør fordeles på passende vis.

25) Da udøvelsen af overflyvningsluftfartstjenester i sagens natur rummer grænseoverskridende og netrelaterede elementer, og idet præstationerne navnlig må vurderes i forhold til de unionsdækkende præstationsmål, bør et EU-organ overdrages ansvaret for vurdering og godkendelse af overflyvningsluftfartstjenesternes præstationsplaner og præstationsmål; der sikres mulighed for retslig prøvelse af en klageinstans og i sidste instans af Domstolen. For at sikre, at opgaverne udføres på et højt fagligt niveau og med den nødvendige uafhængighed, bør dette EU-organ være det agentur, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og det bør fungere i overensstemmelse med de særlige forvaltningsregler i forordning (EU) 2018/1139. I betragtning af de nationale tilsynsmyndigheders kendskab til de lokale forhold, som er nødvendige for at vurdere tårn- og indflyvningskontroltjenester, bør de overlades ansvaret for at vurdere og godkende tårn- og indflyvningskontroltjenesters præstationsplaner og præstationsmål. Fordelingen af omkostninger mellem overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester udgør en fælles operation, der er relevant for begge typer tjenester, og den bør derfor underlægges tilsyn af agenturet, der fungerer som forvaltningsorgan.

26) Udkast til præstationsplaner for overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester bør stemme overens med de respektive EU-dækkende præstationsmål og opfylde visse kvalitative kriterier for at sikre, at de fastsatte mål opfyldes på effektiv vis. Med vurderingsproceduren bør det sikres, at et efterslæb afhjælpes hurtigt.

27) Netfunktionernes præstation bør underlægges kriterier, der er specifikke for funktionerne, idet der tages hensyn til disse funktioners særlige karakter. Netfunktionerne bør underlægges præstationsmål på de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet.

---

[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).

28) Afgiftsordningen bør baseres på princippet om, at luftrumsbrugerne bør betale for omkostningerne ved udøvelsen af de modtagne tjenester, men at der kun bør tages hensyn til omkostninger, som kan tilskrives den pågældende tjeneste, og som ikke dækkes på anden måde. De omkostninger, der er forbundet med netforvalteren, bør medtages i de fastlagte omkostninger, der opkræves hos luftrumsbrugerne. Afgifter bør fremme en sikker, effektiv og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester med sigte på at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet; de bør desuden opfylde præstationsmålene og stimulere integreret udøvelse af tjenester, samtidig med at de skal mindske luftfartens miljøvirkninger.

29) Ordninger med henblik på at graduere afgifterne med sigte på at forbedre miljøpræstationerne og servicekvaliteten, navnlig gennem øget anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer, øget kapacitet og færre forsinkelser, samtidig med at et optimalt sikkerhedsniveau opretholdes, bør etableres på EU-plan som følge af luftfartens grænseoverskridende karakter. De nationale tilsynsmyndigheder bør også have mulighed for at indføre ordninger på lokalt plan vedrørende tårn- og indflyvningskontroltjenester.

30) For at tilskynde luftrumsbrugere til at flyve ad den korteste rute, især i perioder med overbelastning af luftrummet, bør det være muligt at fastsætte en fælles enhedsrate for overflyvningstjenester i det fælles europæiske luftrum. Fastsættelsen af en sådan fælles enhedsrate bør være indtægtsneutral for lufttrafiktjenesteudøvere.

31) Der bør stilles krav om gennemsigtighed i luftfartstjenesteudøvernes regnskaber for derigennem at forebygge krydssubsidiering og deraf følgende konkurrenceforvridning.

32) ATM-netfunktionerne bør bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttransportsystemet og støtte opfyldelsen af de EU-dækkende præstationsmål. De bør sikre en bæredygtig, effektiv og miljømæssigt optimal udnyttelse af luftrummet og af de knappe ressourcer, afspejle de operationelle behov i forbindelse med implementeringen af den europæiske ATM-netinfrastruktur og yde støtte i tilfælde af netkriser. En række opgaver, der bidrager til udførelsen af disse funktioner, bør udføres af en netforvalter, og dennes aktiviteter bør inddrage alle de berørte operationelle interessenter.

33) I den fælles beslutningstagning vedrørende de beslutninger, som netforvalteren skal træffe, bør hensynet til nettet gives forrang. Parterne i den fælles beslutningstagning bør derfor i videst muligt omfang arbejde på at forbedre nettets funktion og præstation. Procedurerne i den fælles beslutningstagning bør fremme nettets interesser og være af en sådan art, at problemer løses, og der opnås konsensus, så vidt dette er muligt.".

17) Betragtning 15 omnummereres til betragtning 39 og affattes således:

"*Konceptet med fælles projekter bør tilstræbe på en rettidig, koordineret og synkroniseret måde at gennemføre de væsentlige operationelle ændringer, som er fastlagt i den europæiske ATM-masterplan, og som har en indvirkning på hele nettet. Kommissionen bør have til opgave at foretage en cost-benefit-analyse af finansieringen med henblik på at fremskynde implementeringen af SESAR-projektet.*".

18) Betragtning 16 udgår.

19) Betragtning 17 omnummereres til betragtning 37 og affattes således:

"*En sikker og effektiv udnyttelse af luftrummet kan kun opnås gennem et tæt samarbejde mellem civile og militære luftrumsbrugere, hvilket i praksis hovedsagelig baseres på konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet og effektiv civil/militær koordinering som fastlagt af ICAO. Der bør fastsættes bestemmelser med henblik på at sikre anvendelsen af dette*

koncept, og Kommissionen bør tillægges beføjelse til at træffe foranstaltninger for at sikre større harmonisering.".

20) Betragtning 18 omnummereres til betragtning 35 og affattes således:

"*Adgang til relevante operationelle data har afgørende betydning for en fleksibel udøvelse af lufttrafikdatatjenester på tværs af landegrænser og på EU-plan. Sådanne data bør derfor stilles til rådighed for relevante interessenter, herunder potentielle nye udøvere af lufttrafikdatatjenester. Præcise informationer om luftrumsstatus, herunder om de enkelte lufttrafiksituationer og rettidig formidling heraf til civile og militære flyveledere, har direkte indvirkning på operationernes sikkerhed og effektivitet. Rettidig adgang til opdateret information om luftrumsstatus er væsentlig for alle parter, der ønsker at udnytte disponible luftrumsstrukturer, når de indleverer eller genindleverer deres flyveplan.*".

21) Betragtning 19 omnummereres til betragtning 36 og affattes således:

"*Tilvejebringelsen af komplet og tidstro luftfartsinformation af høj kvalitet har væsentlig indflydelse på sikkerheden og letter adgangen til Unionens luftrum og bevægelsesmulighederne inden for dette. Adgangen til disse data bør lettes ved hjælp af en passende informationsinfrastruktur.*".

22) Betragtning 20-25 udgår.

23) Betragtning 26 omnummereres til betragtning 34 og affattes således:

"*For at styrke lufttrafiktjenesteudøvernes kundefokus og give luftrumsbrugere bedre mulighed for at påvirke beslutninger, som berører dem, bør den måde, hvorpå interessenter høres og inddrages i lufttrafiktjenesteudøvernes vigtige operationelle beslutninger, effektiviseres."*.

24) Følgende indsættes som ny betragtning 38:

"*SESAR-projektet tilsigter at åbne mulighed for en sikker, effektiv og miljømæssigt bæredygtig lufttransport ved at modernisere det europæiske og globale ATM-system. For at bidrage til dettes fulde effektivitet bør der sikres en passende koordinering af projektets faser. SESAR-definitionsfasen bør munde ud i den europæiske ATM-masterplan, og den bør bidrage til at nå de EU-dækkende præstationsmål.*".

25) Følgende indsættes som ny betragtning 40:

"*Overensstemmelse med kravene til ATM-systemer og -komponenter, der er fastsat ved forordning (EU) 2018/1139, bør sikre interoperabilitet mellem disse systemer og komponenter til gavn for det fælles europæiske luftrum.*".

26) Betragtning 27 udgår.

27) Betragtning 28 omnummereres til betragtning 41 og ændres således:

(a) I første punktum udgår ordene "*og præstationsordningen*".

(b) Tredje og fjerde punktum affattes således:

"*Ved vedtagelse af delegerede retsakter i henhold til denne forordning er det navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.*".

28) Betragtning 29 udgår.

29) Betragtning 30 omnummereres til betragtning 42 og affattes således:

"*Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser for at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning, navnlig med hensyn til vilkårene for de nationale tilsynsmyndigheders ansættelses- og udvælgelsesprocedurer, bestemmelser om den økonomiske certificering af luftfartstjenesteudøvere, bestemmelser om gennemførelse af præstations- og afgiftsordningerne, navnlig fastsættelse af EU-dækkende præstationsmål, klassifikationen af overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, kriterier og procedurer for vurdering af luftfartstjenesteudøvernes og netforvalterens udkast til præstationsplaner og præstationsmål, overvågning af præstationer, bestemmelser for forelæggelse af oplysninger om omkostninger og afgifter, indholdet og fastlæggelsen af omkostningsgrundlaget for afgifter og fastsættelse af enhedsrater for luftfartstjenester, incitamentsordninger og risikodelingsmekanismer, udnævnelsen af netforvalteren og fastsættelse af vilkårene og betingelserne for dennes udnævnelse, netforvalterens opgaver og de forvaltningsordninger, den skal benytte, bestemmelser om udførelse af netfunktionerne, vilkår for høring af interessenter om lufttrafiktjenesteudøvernes vigtige operationelle beslutninger, krav vedrørende tilgængeligheden af operationelle data, betingelser for adgang til og fastsættelse af priser for adgang, anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet samt fastlæggelse af fælles projekter og de styringsmekanismer, der finder anvendelse på dem. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011*[18]*.".*

30) Betragtning 31 og 32 udgår.

31) Betragtning 33 omnummereres til betragtning 44.

32) Betragtning 34 udgår.

33) Betragtning 35 og 36 erstattes af følgende nye betragtning 45:

"*I betragtning af Kongeriget Spaniens retlige stilling med hensyn til suverænitet og jurisdiktion på det område, hvor Gibraltar lufthavn er beliggende, bør denne forordning ikke finde anvendelse på den pågældende lufthavn.*".

34) Betragtning 37 omnummereres til betragtning 46. Første punktum affattes således:

"Målet for denne forordning, nemlig gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af foranstaltningens grænseoverskridende omfang bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union.".

Kapitel I: Almindelige bestemmelser

35) I artikel 1 (Genstand og anvendelsesområde) foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 affattes således:

[18] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

"Ved denne forordning fastsættes bestemmelser vedrørende oprettelse og hensigtsmæssig operation af det fælles europæiske luftrum med henblik på at styrke lufttrafikkens nuværende sikkerhedsstandarder, at bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttrafiksystemet, og at forbedre præstationerne generelt inden for systemet af lufttrafikstyring og luftfartstjenester for den almene lufttrafik i Europa for derigennem at tilgodese alle luftrumsbrugeres behov. Det fælles europæiske luftrum består af et sammenhængende paneuropæisk net, et gradvist mere integreret luftrum, netstyrings- og lufttrafikstyringssystemer, som er baseret på sikkerhed, effektivitet, interoperabilitet og teknologisk modernisering til fordel for alle luftrumsbrugere, borgerne og miljøet.".

(b) I stk. 2 erstattes henvisningen til artikel 38 af en henvisning til artikel 44.

(c) Stk. 3, andet punktum, affattes således:

"*I denne forbindelse er det hensigten med denne forordning på det relevante område at bistå medlemsstaterne med at opfylde deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen ved at skabe et grundlag for en fælles fortolkning og ensartet gennemførelse af dens bestemmelser og ved at sikre, at der tages behørigt hensyn til disse bestemmelser i denne forordning og i de tilsvarende gennemførelsesbestemmelser.*".

(d) Stk. 4 affattes således:

"Denne forordning finder anvendelse på det luftrum i ICAO EUR-regionen, hvor medlemsstaterne er ansvarlige for udøvelsen af lufttrafiktjenester. Medlemsstaterne kan også anvende denne forordning på luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde inden for andre ICAO-regioner, forudsat at de underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.".

(e) Stk. 5 affattes således:

"*[Hvis forordningen vedtages inden overgangsperiodens udløb: Denne forordning finder ikke anvendelse på Gibraltar lufthavn.]*".

(f) Følgende tilføjes som stk. 6:

"*Medmindre andet er fastsat, skal en henvisning til Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet") forstås som en henvisning rettet til agenturet i dets egenskab af sikkerhedsmyndighed og ikke som en myndighed med ansvar for præstationsvurdering.".*

36) I artikel 2 (Definitioner) foretages følgende ændringer og tilføjelser i relation til nr. 1)-22):

(a) Nr. 1) omnummereres til nr. 5), og litra a) heraf affattes således:

"*a) at forebygge sammenstød:*

i) mellem luftfartøjer

ii) mellem luftfartøjer og hindringer på manøvreområdet".

(b) Nr. 2) omnummereres til nr. 1) og affattes således:

"*"tårnkontroltjeneste": en flyvekontroltjeneste (ATC-tjeneste) for flyvepladstrafik*".

(c) Nr. 3) omnummereres til nr. 2) og affattes således:

"*"luftfartsinformationstjeneste": en tjeneste, der er oprettet inden for et fastlagt dækningsområde, og som har ansvaret for at tilvejebringe luftfartsoplysninger og - data, som er nødvendige for luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet*".

(d) Nr. 4) affattes således:

"*"luftfartstjenester (ANS)": lufttrafiktjenester, kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS), meteorologiske tjenester (MET), luftfartsinformationstjenester (AIS) og lufttrafikdatatjenester (ADS)*".

(e) Nr. 5) omnummereres til nr. 3) og affattes således:

"*"luftfartstjenesteudøver": enhver offentlig eller privat enhed, der udøver en eller flere luftfartstjenester for den almene lufttrafik*".

(f) Nr. 6) og 7) omnummereres til henholdsvis nr. 11) og 12). Nr. 12) affattes således:

"*"luftrumsstyring": en planlægningsfunktion, der primært tager sigte på at maksimere udnyttelsen af det disponible luftrum gennem dynamisk fordeling af tiden og eventuelt opdeling af luftrummet mellem de forskellige kategorier af luftrumsbrugere ud fra kortfristede behov*".

(g) Som nr. 6) og 7) indsættes:

"*6) "lufttrafikdatatjenester": tjenester, der består i indsamling, aggregering og integration af operationelle data fra udøvere af overvågningstjenester, udøvere af MET og AIS og netfunktioner og fra andre relevante enheder eller levering af behandlede data med henblik på lufttrafikkontrol og lufttrafikstyring*

7) "lufttrafikregulering og kapacitetsforvaltning (ATFCM)": en tjeneste, der tilsigter at beskytte flyvekontrollen mod overforsyning og optimere udnyttelsen af den disponible kapacitet".

(h) Nr. 8) omnummereres til nr. 14) og affattes således:

"*"luftrumsbrugere": operatører af luftfartøjer, der opereres i henhold til bestemmelser gældende for almen lufttrafik*".

(i) Nr. 9) omnummereres til nr. 8) og affattes således:

"*"lufttrafikregulering (ATFM)": en funktion eller en tjeneste, som er etableret med det formål at medvirke til sikker, velordnet og hurtig afvikling af lufttrafikken ad hele flyvevejen ved at sikre, at flyvekontrolkapaciteten udnyttes maksimalt, og at trafikmængden er forenelig med den kapacitet, som er angivet af vedkommende lufttrafiktjenesteudøvere*".

(j) Nr. 10) omnummereres til nr. 9) og affattes således:

"*"lufttrafikstyring (ATM)": de samlede luftbårne og jordbaserede funktioner eller tjenester (lufttrafiktjenester, luftrumsstyring og lufttrafikregulering), der kræves for at sikre, at luftfartøjer kan operere sikkert og effektivt i alle faser af en flyvning*".

(k) Nr. 11) omnummereres til nr. 10).

(l) Nr. 12) omnummereres til nr. 17) og affattes således:

"*"områdekontroltjeneste": en flyvekontroltjeneste for kontrollerede flyvninger inden for kontrolområder*".

(m) Nr. 13) omnummereres til nr. 16).

(n) Følgende indsættes som nr. 13):

"*"luftrumsstruktur" et specifikt udsnit af luftrummet, der er fastlagt med henblik på at garantere en sikker og optimal operation af luftfartøjer"*.

(o) Nr. 14) omnummereres til nr. 33) og affattes således:

"*"den europæiske ATM-masterplan": den plan, som Rådet har godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF*[19] *i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007*[20]*, som ændret"*.

(p) Nr. 15) og 16) udgår.

(q) Nr. 17) omnummereres til nr. 21) og affattes således:

"*"certifikat": et dokument, som udstedes af agenturet, en national kompetent eller af en national tilsynsmyndighed i en form foreskrevet i national lovgivning, og som bekræfter, at en udøver af lufttrafikstyring og en luftfartstjenesteudøver opfylder de krav, der er forbundet med at udøve en bestemt tjeneste*".

(r) Nr. 18) omnummereres til nr. 23).

(s) Følgende indsættes som nr. 18):

"*"referenceværdi": en værdi fastlagt ved et skøn med henblik på at fastsætte præstationsmål, som vedrører fastlagte omkostninger eller fastlagte enhedsomkostninger i det år, der går forud for påbegyndelsen af den relevante referenceperiode*".

(t) Nr. 19) omnummereres til nr. 24).

(u) Følgende indsættes som nr. 19):

"*"benchmarkgruppe": en gruppe af lufttrafiktjenesteudøvere med ensartede operationelle og økonomiske rammevilkår*".

(v) Nr. 20) omnummereres til nr. 28) og affattes således:

"*"erklæring" med henblik på lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester: en erklæring som defineret i artikel 3, nr. 10), i forordning (EU) 2018/1139*".

(w) Følgende indsættes som nr. 20):

"*"værdifordeling": den værdi, der opnås for en given lufttrafiktjenesteudøver ved at fordele et EU-dækkende præstationsmål på niveauet for hver enkelt lufttrafiktjenesteudøver og benytte denne som reference for at vurdere overensstemmelsen mellem det præstationsmål, der er fastsat i udkastet til præstationsplan, og det EU-dækkende præstationsmål*".

(x) Nr. 21) omnummereres til nr. 34) og affattes således:

"*"fleksibel udnyttelse af luftrummet": et luftrumsstyringskoncept, der bygger på et grundlæggende princip om, at luftrummet hverken bør udpeges som rent civilt eller rent militært luftrum, men snarere betragtes som et kontinuum, hvori alle brugerkrav skal opfyldes så vidt muligt"*.

(y) Nr. 22) omnummereres til nr. 35).

---

[19] Rådets afgørelse af 30. marts 2009 om godkendelse af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen under ATM-forskningsprojektet i forbindelse med det fælles europæiske luftrum (SESAR) (EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41).

[20] Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) (EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1).

(z) Følgende indsættes som nr. 22):

"*"fælles informationstjeneste (CIS)": en tjeneste, der består i at indsamle statiske og dynamiske data og formidle disse med henblik på at muliggøre udøvelse af trafikstyringstjenester for ubemandede luftfartøjer*".

37) I artikel 2 (Definitioner) foretages følgende ændringer for så vidt angår nr. 23)-38), og følgende tilføjelser foretages:

(a) Nr. 23) omnummereres til nr. 15).

(b) Punkt 24) udgår.

(c) Nr. 25) omnummereres til nr. 36) og affattes således:

"*"almen lufttrafik": al flyvning, der foretages med civile luftfartøjer, samt al flyvning, der foretages med statsluftfartøjer (herunder militærets, toldvæsenets og politiets luftfartøjer), hvis disse flyvninger foretages i overensstemmelse med de procedurer, der benyttes af ICAO (Organisationen for International Civil Luftfart), som blev oprettet ved Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart*".

(d) Nr. 26) omnummereres til nr. 37). Andet punktum udgår.

(e) Som nr. 25) og 26) indsættes:

"*25) "kontrolområde": et kontrolleret luftrum, der strækker sig opefter fra en fastsat grænse over jorden*

26) "fælles beslutningstagning": proces, hvor beslutninger træffes i løbende interaktion og høring med medlemsstaterne, operationelle interessenter og eventuelle andre aktører".

(f) Nr. 27) omnummereres til nr. 38) og affattes således:

"*"meteorologiske tjenester": de faciliteter og tjenester, der forsyner luftfartøjer med vejrmeldinger, advarsler, underretninger og observationer til luftfartsformål samt alle andre former for meteorologiske oplysninger og data, som stater leverer til luftfartsformål*".

(g) Nr. 28) omnummereres til nr. 41) og affattes således:

"*"navigationstjenester": de faciliteter og tjenester, der forsyner luftfartøjer med oplysninger om position og tid"*.

(h) Nr. 29) omnummereres til nr. 44) og affattes således:

"*"operationelle data": oplysninger vedrørende alle faser af en flyvning, der er nødvendige for, at luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører og andre involverede aktører kan opfylde deres operationelle formål*".

(i) Nr. 30) omnummereres til nr. 46) og affattes således:

"*"ibrugtagning": den første operationelle anvendelse efter den oprindelige installation eller efter opgradering af et system*".

(j) Nr. 31) omnummereres til nr. 47).

(k) Nr. 32) omnummereres til nr. 53) og affattes således:

"*"overvågningstjenester": de faciliteter og tjenester, der anvendes til bestemmelse af de enkelte luftfartøjers positioner med henblik på sikker adskillelse*".

(l) Følgende indsættes som nr. 29)-32):

"*29) "overflyvningsluftfartstjenester": lufttrafiktjenester i forbindelse med kontrolovervågning af et luftfartøj fra afslutningen af start og indledende opstigning indtil påbegyndelsen af indflyvnings- og landingsfasen samt de underliggende luftfartstjenester, der er nødvendige for at udøve overflyvningsluftfartstjenester*

30) "overflyvningsafgiftszone": et udsnit af luftrummet, der strækker sig fra jorden og op til og med det øvre luftrum, for hvilket der udøves overflyvningsluftfartstjenester, og for hvilket der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag

31) "Eurocontrol": Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, som blev oprettet i henhold til den internationale konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed

32) "det europæiske lufttrafikstyringsnet" (EATMN): den samling af systemer opført i punkt 3.1 i bilag VIII til forordning (EU) 2018/1139, som muliggør udøvelse af luftfartstjenester i Unionen, herunder grænseflader til landegrænser med tredjelande".

(m) Nr. 33) omnummereres til nr. 54).

(n) Nr. 34) omnummereres til nr. 57).

(o) Nr. 35) omnummereres til nr. 27) og affattes således:

"*"grænseoverskridende tjenester": en situation, hvor luftfartstjenesterne udøves i en medlemsstat af en tjenesteudøver, der har sit hovedforretningssted i en anden medlemsstat*".

(p) Nr. 36) omnummereres til nr. 40) og affattes således:

"*"national tilsynsmyndighed": det eller de nationale organer, som af en medlemsstat har fået overdraget varetagelsen af andre opgaver i henhold til denne forordning end de opgaver, som den kompetente nationale myndighed varetager*".

(q) Nr. 37) og 38) udgår.

(r) Følgende indsættes som nr. 39):

"*"national kompetent myndighed": de enheder, som er defineret i artikel 3, nr. 34), i forordning (EU) 2018/1139*".

(s) Som nr. 42) og 43) indsættes:

"*42) "netkrise": en situation, hvor der ikke kan udøves lufttrafikstyring og luftfartstjenester på det nødvendige niveau, hvilket medfører et større tab af netkapacitet eller en større ubalance mellem nettets kapacitet og efterspørgsel eller en større fejl i informationsstrømmen i en eller flere dele af nettet som følge af en usædvanlig og uforudset situation*

43) "netforvalter": den enhed, der har fået overdraget de opgaver, der er nødvendige for at bidrage til gennemførelsen af de netfunktioner, der er omhandlet i artikel 26, i overensstemmelse med artikel 27".

(t) Følgende indsættes som nr. 45):

"*"præstationsplan": en plan, som alt efter tilfældet udarbejdes eller vedtages af lufttrafiktjenesteudøverne og netforvalteren, og som har til formål at forbedre luftfartstjenesters og netfunktioners præstation*".

38) I artikel 2 (Definitioner) foretages følgende supplerende tilføjelser:

(a) Følgende indsættes som nr. 48)-52):

"*48) "SESAR-definitionsfasen": den fase, der omfatter oprettelse og ajourføring af SESAR-projektets langsigtede vision, af det relaterede koncept med operationer, der muliggør forbedringer i alle faser af flyvningen, af de nødvendige væsentlige operationelle ændringer inden for EATMN og af de nødvendige udviklings- og implementeringsprioriteter*

49) "SESAR-implementeringsfasen": de på hinanden følgende industrialiserings- og gennemførelsesfaser, hvorunder følgende aktiviteter udføres: standardisering, produktion og certificering af udstyr på jorden og luftbårent udstyr og processer, der er nødvendige for at gennemføre SESAR-løsninger (industrialisering) og udbudsindkøb, installation og ibrugtagning af udstyr og systemer, der bygger på SESAR-løsninger, herunder tilknyttede operationelle procedurer (gennemførelse)

50) "SESAR-udviklingsfasen": den fase, hvori forsknings-, udviklings- og valideringsaktiviteter udføres med henblik på at levere modne SESAR-løsninger

51) "SESAR-projektet": et projekt til modernisering af lufttrafikstyringen i Europa, hvormed det tilsigtes at oprette en højtydende, standardiseret og interoperabel lufttrafikstyringsinfrastruktur i Unionen, og som består af en innovationscyklus, der omfatter SESAR-definitionsfasen, SESAR-udviklingsfasen og SESAR-implementeringsfasen

52) "SESAR-løsning": et implementerbart output af SESAR-udviklingsfasen, hvorved der indføres nye eller forbedrede standardiserede og interoperable operationelle procedurer eller teknikker".

(b) Som nr. 55) og 56) indsættes:

"*55) "indflyvnings- og tårnkontroltjenester": flyvepladsers flyvekontroltjenester eller flyveinformationstjenester, som omfatter lufttrafikrådgivnings- og alarmeringstjenester, lufttrafiktjenester i forbindelse med luftfartøjers indflyvning og udflyvning inden for en afstand fra den pågældende lufthavn, der er nødvendig for at opfylde de operationelle krav, samt de nødvendige underliggende luftfartstjenester*

56) "tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone": en lufthavn eller en gruppe af lufthavne, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor tårn- og indflyvningskontroltjenester udøves, og for hvilket der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag".

<u>Kapitel II: Nationale myndigheder</u>

39) Overskriften på kapitel II affattes således: "*Nationale tilsynsmyndigheder*".

40) Overskriften på artikel 3 affattes således: "*Udpegelse og oprettelse af samt krav til nationale tilsynsmyndigheder*".

41) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 affattes således:

"*Medlemsstaterne enten udpeger eller opretter i fællesskab eller hver for sig et eller flere organer som deres nationale tilsynsmyndighed til at varetage de opgaver, som påhviler en sådan myndighed ifølge denne forordning*".

(b) Stk. 2 omnummereres til stk. 3 og affattes således:

"Med forbehold af stk. 1 skal de nationale tilsynsmyndigheder være juridisk adskilt fra og uafhængige af enhver anden offentlig eller privat enhed med hensyn til organisation, funktion, retlig struktur og beslutningstagning.

De nationale tilsynsmyndigheder skal ligeledes være uafhængige af enhver luftfartstjenesteudøver med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning.".

(c) Stk. 3 omnummereres til stk. 4 og affattes således:

"*Medlemsstaterne kan oprette nationale tilsynsmyndigheder, som er kompetente for flere regulerede sektorer, hvis sådanne integrerede tilsynsmyndigheder opfylder de krav om uafhængighed, der er fastsat i denne artikel. Den nationale tilsynsmyndighed kan også, hvad angår organisationsstrukturen, forenes med den nationale konkurrencemyndighed, der er omhandlet i artikel 11 i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003, hvis det fælles organ opfylder de krav til uafhængighed, der er fastsat i denne artikel.*".

(d) Stk. 4 udgår.

(e) Stk. 5 omnummereres til stk. 2 og affattes således:

"*De nationale tilsynsmyndigheder udøver deres beføjelser på en uvildig, uafhængig og gennemsigtig måde, og de skal være organiseret, bemandet, ledet og finansieret i overensstemmelse hermed.*".

(f) Stk. 6 erstattes af stk. 5 og 6 og affattes således:

"*5. De nationale tilsynsmyndigheders personale skal opfylde følgende krav:*

a) De ansættes i henhold til klare og gennemsigtige procedurer, der garanterer deres uafhængighed.

b) De udvælges efter deres særlige kvalifikationer, herunder relevante kompetencer og relevant erfaring, eller også skal de fuldføre en passende oplæring.

De nationale tilsynsmyndigheders personale handler uafhængigt, og de skal navnlig undgå interessekonflikter mellem udøvelsen af luftfartstjenester og udførelsen af deres opgaver.

6. Foruden kravene i stk. 5 udnævnes personer med ansvar for strategiske beslutninger af en enhed i den pågældende medlemsstat, som ikke direkte udøver ejerskabsrettigheder over luftfartstjenesteudøvere. Medlemsstaterne afgør, hvorvidt disse personer udnævnes for en fast periode, som kan forlænges, eller på et permanent grundlag, som kun giver mulighed for afskedigelse af årsager, der ikke vedrører deres beslutningstagning. Personer med ansvar for strategiske beslutninger må hverken søge eller modtage instruktioner fra nogen regering eller anden offentlig eller privat enhed, når de udfører den nationale tilsynsmyndigheds opgaver, og de skal have fuld bemyndigelse til at ansætte og lede deres personale.

De skal afholde sig fra enhver direkte eller indirekte interesse, som kan anses for at berøre deres uafhængighed, og som kan have indflydelse på udøvelsen af deres funktioner. De afgiver til dette formål årligt en loyalitetserklæring og en interesseerklæring, hvori de angiver alle direkte eller indirekte interesser.

Personer med strategisk beslutningsansvar, revisionsansvar eller ansvar for andre hverv, der er direkte knyttet til præstationsmål eller tilsynet med luftfartstjenesteudøvere, må ikke varetage nogen stilling eller noget ansvar hos en luftfartstjenesteudøver i mindst to år efter, at deres ansættelse i den nationale tilsynsmyndighed er ophørt.".

(g) Stk. 7 affattes således:

"*Medlemsstaterne sørger for, at de nationale tilsynsmyndigheder råder over nødvendige finansielle ressourcer og kapaciteter til at udføre de opgaver effektivt og rettidigt, som de har fået pålagt i henhold til denne forordning. De nationale tilsynsmyndigheder forvalter deres personale på grundlag af egne bevillinger, der fastsættes i forhold til de opgaver, som myndigheden skal fuldføre i henhold til artikel 4.*".

(h) Stk. 8 omnummereres og bliver stk. 9.

(i) Følgende indsættes som stk. 8:

"*En medlemsstat kan anmode agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, om at udføre de opgaver i relation til gennemførelsen af de præstations- og afgiftsordninger, der er fastsat i artikel 14, 17, 19, 20, 21, 22 og 25 og i de i artikel 18 og 23 nævnte gennemførelsesretsakter, som den nationale tilsynsmyndighed i den pågældende medlemsstat har ansvaret for i henhold til denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf.*

Så snart agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, accepterer en sådan anmodning, betragtes det som den tilsynsmyndighed, der er ansvarlig for de opgaver, som anmodningen omfatter, og den anmodende medlemsstats nationale tilsynsmyndighed fritages for ansvaret for disse opgaver. Bestemmelserne i forordning (EU) 2018/1139 vedrørende agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, finder anvendelse på udførelsen af disse opgaver, herunder opkrævning af gebyrer og afgifter.".

(j) Stk. 9 omnummereres til stk. 10 og ændres således:

– Udtrykket "*stk. 6, litra a) og b)*" ændres til "*stk. 5, litra a) og b)*".

– Udtrykket "*artikel 27, stk. 3*" ændres til "*artikel 37, stk. 3*".

42) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 affattes således:

"*De i artikel 3 omhandlede nationale tilsynsmyndigheder:*

a) udfører de aktiviteter, der er nødvendige for at udstede de økonomiske certifikater, der er omhandlet i artikel 6, herunder tilsynet med indehaverne af disse økonomiske certifikater

b) fører tilsyn med, at kravene til udbudsindkøb, jf. artikel 8, stk. 6, anvendes korrekt

c) anvender de præstations- og afgiftsordninger, der er fastsat i artikel 10-17 og 19-22 samt i de i artikel 18 og 23 nævnte gennemførelsesretsakter, inden for rammerne af deres opgaver som fastsat ved disse artikler og retsakter og fører desuden tilsyn med anvendelsen af forordningen for så vidt angår gennemsigtighed i de udpegede lufttrafiktjenesteudøveres regnskaber i henhold til artikel 25.".

(b) Stk. 2 omnummereres til stk. 3 og affattes således:

"*Hver national tilsynsmyndighed udfører de nødvendige inspektioner, revisioner og andre overvågningsaktiviteter for at afdække tilfælde, hvor enheder, som er omfattet af deres tilsyn i henhold til denne forordning, muligvis ikke opfylder kravene i forordningen eller i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf.*

Den træffer alle nødvendige håndhævelsesforanstaltninger, som i givet fald kan omfatte ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af de økonomiske certifikater, den har udstedt i henhold til artikel 6.

De berørte luftfartstjenesteudøvere, lufthavnsoperatører og udøvere af fælles informationstjenester skal efterleve de foranstaltninger, som de nationale tilsynsmyndigheder har truffet i den forbindelse.".

(c) Følgende indsættes som stk. 2:

"*De nationale tilsynsmyndigheder har ansvaret for at vurdere og godkende prisfastsættelsen for udøvelsen af den fælles informationstjeneste i henhold til artikel 9.*".

43) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 affattes således:

"*De nationale tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger og arbejder sammen i et netværk inden for rammerne af det i artikel 114a i forordning (EU) 2018/1139 omhandlede rådgivende udvalg for præstationsvurdering.".*

(b) Stk. 2 affattes således:

"*De nationale tilsynsmyndigheder arbejder alt efter behov sammen via samarbejdsordninger for at yde hinanden gensidig bistand i forbindelse med deres overvågnings- og tilsynsopgaver og undersøgelser af forskellig art.*".

(c) Stk. 3 affattes således:

"*De nationale tilsynsmyndigheder letter luftfartstjenesteudøvernes udøvelse af grænseoverskridende tjenester med henblik på at forbedre nettets præstation. Udøves luftfartstjenester i et luftrum, der henhører under to eller flere medlemsstaters ansvarsområde, indgår de berørte medlemsstater en aftale om det tilsyn, som de skal foretage i henhold til denne forordning, med de berørte luftfartstjenesteudøvere. De berørte nationale tilsynsmyndigheder kan udarbejde en plan, der fastsætter gennemførelsen af deres samarbejde, med henblik på aftalens anvendelse.".*

(d) Stk. 4 udgår.

(e) Stk. 5 omnummereres til stk. 4 og affattes således:

"*Udøves luftfartstjenester i et luftrum, der hører ind under en anden medlemsstats ansvarsområde, fastsættes det i de i stk. 3 omhandlede aftaler, at hver enkelt myndighed gensidigt anerkender udførelsen af de tilsynsopgaver, der er fastsat i denne forordning, og resultaterne af udførelsen af disse opgaver. Det skal også angives, hvilken national tilsynsmyndighed der er ansvarlig for den økonomiske certificering, der er fastsat i artikel 6.".*

(f) Stk. 6 omnummereres til stk. 5 og affattes således:

"*De nationale tilsynsmyndigheder kan endvidere, hvis det er tilladt ifølge national lovgivning og med henblik på regionalt samarbejde, indgå aftaler om opdeling af ansvarsområderne i forbindelse med tilsynsopgaverne. De underretter Kommissionen om disse aftaler.*".

44) Artikel 6 udgår.

<u>Kapitel III: Tjenesteudøvelse</u>

45) Artikel 7, sammenholdt med artikel 28, erstattes af artikel 38 med titlen " *Høring af interessenter*" med følgende ordlyd:

"*1. Medlemsstaterne, de nationale tilsynsmyndigheder, agenturet, uanset om det fungerer som præstationsvurderingsorgan, og netforvalteren opretter høringsmekanismer for på passende vis at høre interessenterne med henblik på udførelsen af deres opgaver i forbindelse med gennemførelsen af denne forordning.*

2. Kommissionen opretter en mekanisme på EU-plan med henblik på høringer om spørgsmål vedrørende gennemførelsen af denne forordning, hvis det er relevant. Det særlige sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF, inddrages i høringen.

3. Interessenterne kan omfatte:

a) luftfartstjenesteudøvere eller relevante grupper, der repræsenterer dem

b) netforvalteren

c) lufthavnsoperatører eller relevante grupper, der repræsenterer dem

d) luftrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer dem

e) militæret

f) fabrikanter

g) faglige sammenslutninger og

h) relevante ikkestatslige organisationer.".

46) Artikel 8 omnummereres til artikel 6. Overskriften på denne artikel ændres til "*Økonomisk certificering af og krav til luftfartstjenesteudøvere*", og teksten affattes således:

"*1. Luftfartstjenesteudøverne er pålagt at være i besiddelse af visse certifikater i henhold til artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139, og de skal desuden være i besiddelse af et økonomisk certifikat. Dette økonomiske certifikat udstedes efter anmodning, når ansøgeren har godtgjort en tilstrækkelig finansiel soliditet og opnået en passende ansvars- og forsikringsdækning.*

Det i dette stykke nævnte økonomiske certifikat kan begrænses, suspenderes eller tilbagekaldes, hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne for udstedelse og opretholdelse af et sådant certifikat.

2. En enhed, der er i besiddelse af et økonomisk certifikat som omhandlet i stk. 1 og et certifikat som omhandlet i artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139, har ret til at udøve luftfartstjenester for luftrumsbrugere i Unionen på ikkediskriminerende vilkår, jf. dog artikel 7, stk. 2.

3. Det økonomiske certifikat som omhandlet i stk. 1 og certifikatet som omhandlet i artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 kan være underlagt en eller flere betingelser, der er fastsat i bilag I. Disse skal være objektivt begrundede og skal være ikkediskriminerende, forholdsmæssige og gennemskuelige. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 36 for at ændre listen i bilag I med henblik på at sikre lige konkurrencevilkår og modstandsdygtighed i forbindelse med udøvelse af tjenester.

4. De nationale tilsynsmyndigheder i den medlemsstat, hvor den fysiske eller juridiske person, der ansøger om et økonomisk certifikat, har sit hovedforretningssted eller, hvis vedkommende ikke har noget hovedforretningssted, hvor vedkommende har sin bopæl eller sit hjemsted, er ansvarlige for de opgaver, der er fastsat i denne artikel, for så vidt angår de økonomiske

certifikater. Udøves luftfartstjenester i et luftrum, der henhører under to eller flere medlemsstaters ansvarsområde, er de ansvarlige nationale tilsynsmyndigheder de myndigheder, som angives i henhold til artikel 5, stk. 4.

5. Ved anvendelsen af stk. 1 skal de nationale tilsynsmyndigheder:

a) modtage og vurdere de ansøgninger, der er indgivet til dem, og, hvis det er relevant, udstede eller forny økonomiske certifikater

b) føre tilsyn med indehavere af økonomiske certifikater.

6. Kommissionen vedtager efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3, gennemførelsesbestemmelser vedrørende de nærmere krav til finansiel soliditet, særlig finansiel styrke og finansiel modstandsdygtighed samt ansvars- og forsikringsdækning. For at sikre en ensartet gennemførelse og efterlevelse af denne artikels stk. 1, 4 og 5 vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3, om fastsættelse af gennemførelsesbestemmelser vedrørende certificeringsbestemmelser og -procedurer samt gennemførelse af de undersøgelser, inspektioner, revisioner og andre overvågningsaktiviteter, der er nødvendige for at sikre, at den nationale tilsynsmyndighed fører effektivt tilsyn med de enheder, der er omfattet af denne forordning.".

47) Artikel 9 omnummereres til artikel 7, og der foretages følgende ændringer:

(a) Afsnit 1, 2 og 3 affattes således:

"*1. Medlemsstaterne sikrer for så vidt angår luftrummet under deres ansvarsområde, at der udøves lufttrafiktjenester med eneret inden for specifikke luftrumsblokke. Med henblik herpå udpeger medlemsstaterne enkeltvis eller i fællesskab en eller flere lufttrafiktjenesteudøvere. Lufttrafiktjenesteudøverne skal opfylde følgende betingelser:*

a) De skal være i besiddelse af et gyldigt certifikat eller en gyldig erklæring som omhandlet i artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 og et økonomisk certifikat i henhold til artikel 6, stk. 1.

b) De skal opfylde de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav.

Enhver beslutning om udpegelse af en lufttrafiktjenesteudøver må højst være gyldig i ti år. Medlemsstaterne kan beslutte at forny udpegelsen af en lufttrafiktjenesteudøver.

2. Udpegelsen af lufttrafiktjenesteudøvere må ikke være betinget af, at disse udøvere:

a) skal ejes, enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet, af den udpegende medlemsstat eller dennes statsborgere

b) skal have deres hovedaktivitetssted eller vedtægtsmæssige hjemsted på den udpegende medlemsstats område

c) alene må benytte faciliteter i den udpegende medlemsstat.

3. Medlemsstaterne angiver, hvilke rettigheder og forpligtelser de individuelt eller i fællesskab udpegede lufttrafiktjenesteudøvere har. Forpligtelserne skal omfatte betingelser for tilrådighedsstillelse af relevante data, der gør det muligt at identificere al flyvning med luftfartøjer i det luftrum, som hører ind under medlemsstaternes ansvarsområde.".

(b) Stk. 4 og 5 udgår.

(c) Stk. 6 omnummereres til stk. 4.

48) Artikel 10 udgår.

49) Der indsættes en ny artikel 8 med overskriften "*Betingelser for udøvelse af CNS-, AIS-, ADS-. MET- og tårn- og indflyvningskontroltjenester*" med følgende ordlyd:

"1. Hvis det herved gøres muligt at opnå omkostningseffektivitetsgevinster til fordel for luftrumsbrugerne, kan lufttrafiktjenesteudøvere beslutte at udbudsindkøbe CNS-, AIS-, ADS- eller MET-tjenester på markedsvilkår.

Hvis det herved gøres muligt at opnå omkostningseffektivitetsgevinster til fordel for luftrumsbrugerne, tillader medlemsstaterne lufthavnsoperatørerne at udbudsindkøbe tårn- og indflyvningskontroltjenester med henblik på tårnkontrol på markedsvilkår.

Hvis det herved gøres muligt at opnå omkostningseffektivitetsgevinster til fordel for luftrumsbrugerne, kan medlemsstaterne desuden tillade lufthavnsoperatørerne eller den pågældende nationale tilsynsmyndighed at udbudsindkøbe tårn- og indflyvningskontroltjenester med henblik på indflyvningskontrol på markedsvilkår.

2. Udbudsindkøb af tjenester på markedsvilkår sker på retfærdige, ikkediskriminerende og gennemsigtige vilkår i overensstemmelse med EU-retten, herunder traktatens konkurrenceregler. Udbudsprocedurerne med henblik på at udbudsindkøbe de pågældende tjenester skal være udformet således, at konkurrerende udøvere reelt kan deltage i disse procedurer, herunder gennem regelmæssig iværksættelse af nye udbudsrunder.

3. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at udøvelsen af overflyvningslufttrafiktjenester adskilles med hensyn til organisation fra udøvelsen af CNS-, AIS-, ADS-, MET- og tårn- og indflyvningskontroltjenester, og at kravet om regnskabsmæssig adskillelse som nævnt i artikel 25, stk. 3, overholdes.

4. En udøver af CNS-, AIS-, ADS-, MET- eller tårn- og indflyvningskontroltjenester må kun udvælges til at udøve tjenester i en medlemsstat, hvis:

a) vedkommende er certificeret i henhold til artikel 6, stk. 1 og 2

b) tjenesteudøverens hovedforretningssted er beliggende på en medlemsstats område

c) medlemsstater eller statsborgere i medlemsstaterne ejer mere end 50 % af tjenesteudøveren, og denne er underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet er fastsat i en aftale, som Unionen er part i, med et tredjeland, og

d) tjenesteudøveren opfylder de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav.

5. Artikel 14, 17 og 19-22 finder ikke anvendelse på de tårn- og indflyvningskontroltjenester, der udpeges efter en udbudsprocedure i overensstemmelse med stk. 1, andet og tredje afsnit. Disse tårn- og indflyvningskontroltjenester leverer data om luftfartstjenesternes præstation på de centrale præstationsområder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet til den nationale tilsynsmyndighed og agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, med henblik på overvågning.

6. De nationale tilsynsmyndigheder tilser, at lufttrafiktjenesteudøverne og lufthavnsoperatørerne, jf. stk. 1, opfylder kravene i stk. 2, og træffer om nødvendigt afhjælpende foranstaltninger. For tårn- og indflyvningskontroltjenesternes vedkommende er

de også ansvarlige for at godkende udbudsbetingelserne for tårn- og indflyvningskontroltjenester, hvilket skal omfatte krav til servicekvaliteten. De nationale tilsynsmyndigheder underlægges den nationale konkurrencemyndighed, der er nævnt i artikel 11 i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003, i spørgsmål vedrørende anvendelsen af konkurrencereglerne.".

50) Der indsættes en ny artikel 9 med overskriften "*Udøvelse af fælles informationstjenester*" med følgende ordlyd:

"1. Ved udøvelsen af fælles informationstjenester skal de formidlede data have en tilstrækkelig integritet og kvalitet til at muliggøre en sikker udøvelse af tjenester til styring af trafik med ubemandede luftfartøjer.

2. Fælles informationstjenester prissættes ud fra de faste og variable omkostninger ved den pågældende tjeneste og kan desuden omfatte et tillæg, der afspejler en passende afvejning mellem risiko og afkast.

De i første afsnit omhandlede omkostninger opføres i et regnskab, der føres adskilt fra regnskaberne for den pågældende operatørs øvrige aktiviteter, og de gøres offentligt tilgængelige.

3. Udøverne af fælles informationstjenester fastsætter prisen i overensstemmelse med stk. 2 med forbehold af den pågældende nationale tilsynsmyndigheds vurdering og godkendelse.

4. For så vidt angår operationer i specifikke luftrumsudsnit, som medlemsstaterne har udpeget til operationer med ubemandede luftfartøjer, stiller luftfartstjenesteudøverne relevante operationelle data til rådighed i realtid. Udøverne af fælles informationstjenester må kun bruge disse data til operationelle formål i forbindelse med de tjenester, de udøver. Udøverne af fælles informationstjenester gives adgang til de relevante operationelle data på et ikkediskriminerende grundlag, medmindre sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser berøres.

Priserne for adgang til disse data baseres på marginalomkostningerne ved at stille dataene til rådighed.".

51) Artikel 11 omnummereres til artikel 10 og ændres således:

(a) Stk. 1 affattes således:

"*For at forbedre luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer i det fælles europæiske luftrum anvendes en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner i henhold til denne artikel og artikel 11-18.*".

(b) Stk. 2 affattes således:

"*Præstationsordningen gennemføres over referenceperioder, som skal vare mindst to og højst fem år. Præstationsordningen omfatter:*

a) EU-dækkende præstationsmål inden for de centrale præstationsområder, herunder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet for hver referenceperiode

b) præstationsplaner, herunder bindende præstationsmål for de i litra a) nævnte centrale præstationsområder for hver referenceperiode

c) periodisk gennemgang, overvågning og benchmarking af præstationer på de centrale præstationsområder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet.

Kommissionen kan tilføje yderligere centrale præstationsområder med henblik på opstilling eller overvågning af præstationsmål, hvis dette er nødvendigt for at forbedre præstationen."

(c) Stk. 3-6 og 8 udgår.

(d) Stk. 7 omnummereres til stk. 3 og affattes således:

"*Stk. 2, litra a), b) og c), baseres på:*

a) indsamling, validering, undersøgelse, evaluering og udbredelse af relevante data om luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer fra alle relevante parter, herunder luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører, nationale tilsynsmyndigheder, nationale kompetente myndigheder, medlemsstaterne, agenturet, netforvalteren og Eurocontrol

b) centrale præstationsindikatorer med henblik på at fastsætte mål inden for de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet

c) indikatorer for overvågning af præstationen på de centrale præstationsområder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet.

d) en metode til at udarbejde præstationsplaner og præstationsmål for luftfartstjenester og en metode til at udarbejde præstationsplanen og præstationsmålene for netfunktionerne

e) en vurdering af udkastene til præstationsplaner og mål for luftfartstjenester og netfunktioner

f) overvågning af præstationsplaner, herunder passende varslingsmekanismer for revision af præstationsplaner og -mål og for revision af EU-dækkende præstationsmål i løbet af en referenceperiode

g) benchmarking af luftfartstjenesteudøvere

h) incitamentsordninger, herunder for økonomiske incitamenter med afskrækkende virkning, der finder anvendelse, hvis en lufttrafiktjenesteudøver ikke overholder de relevante bindende præstationsmål i referenceperioden, eller hvis den pågældende ikke har gennemført de relevante fælles projekter, der er nævnt i artikel 35. Sådanne økonomiske incitamenter med afskrækkende virkning tager navnlig hensyn til det forringede niveau for servicekvaliteten, som må tilskrives den pågældende udøver, idet vedkommende ikke overholder præstationsmålene eller ikke gennemfører de fælles projekter, og indvirkningen heraf på nettet

i) risikodelingsmekanismer i forbindelse med trafik og omkostninger

j) tidsplaner for fastsættelse af mål, vurdering af præstationsplaner og -mål, overvågning og benchmarking

k) en metode til at fordele de omkostninger, der er fælles for overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, på de to kategorier af tjenester

l) mekanismer til at håndtere uforudsete og betydningsfulde begivenheder, der har væsentlig indflydelse på gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningerne.".

52) Der indsættes en ny artikel 11 med overskriften "*Fastsættelse af de EU-dækkende præstationsmål*" med følgende ordlyd:

"1. Kommissionen vedtager de EU-dækkende præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester og for tårn- og indflyvningskontroltjenester på de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet for hver referenceperiode

efter den rådgivningsprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 2, og denne artikels stk. 2-3. I forbindelse med de EU-dækkende præstationsmål kan Kommissionen fastlægge supplerende referenceværdier, værdifordelinger eller benchmarkgrupper som grundlag for at vurdere og godkende udkast til præstationsplaner i overensstemmelse med de kriterier, der er nævnt i artikel 13, stk. 3.

2. De EU-dækkende præstationsmål, der er nævnt i stk. 1, fastsættes på grundlag af følgende væsentlige kriterier:

a) De skal drive gradvise, løbende forbedringer med hensyn til luftfartstjenesters operationelle og økonomiske præstationer.

b) De skal være realistiske og kunne nås i løbet af den pågældende referenceperiode og samtidig fremme en mere langsigtet strukturel og teknologisk udvikling, der åbner mulighed for en effektiv, bæredygtig og modstandsdygtig udøvelse af luftfartstjenester.

3. Kommissionen indsamler alle nødvendige input fra interessenterne med henblik på at forberede sine afgørelser om EU-dækkende præstationsmål. Efter anmodning fra Kommissionen yder agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, Kommissionen bistand med henblik på analyse og forberedelse af disse afgørelser i form af en udtalelse.".

53) Artikel 12 udgår.

54) Artikel 13 omnummereres til artikel 19 og ændres således:

"1. Med forbehold af medlemsstaternes mulighed for ved hjælp af offentlige midler at finansiere udøvelsen af de lufttrafiktjenester, der er omfattet af denne artikel, skal afgifterne for luftfartstjenester fastlægges, pålægges og håndhæves over for luftrumsbrugere.

2. Afgifterne baseres på luftfartstjenesteudøvernes omkostninger ved de tjenester og funktioner, der udøves til gavn for luftrumsbrugerne, i faste referenceperioder som fastlagt i artikel 10, stk. 2. Disse omkostninger kan omfatte en rimelig forrentning af aktiverne for at bidrage til de nødvendige kapitalforbedringer.

3. Afgifterne skal fremme en sikker, effektiv, virkningsfuld og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester med sigte på at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet; de skal desuden opfylde præstationsmålene og stimulere en integreret udøvelse af tjenester, samtidig med at de skal mindske luftfartens miljøvirkninger.

4. Indtægterne fra de afgifter, der pålægges luftrumsbrugerne, kan udmønte sig i finansielle overskud eller tab for luftfartstjenesteudøvere som følge af anvendelsen af de i artikel 10, stk. 3, litra h), nævnte incitamentsordninger og de risikodelingsmekanismer, der er nævnt i artikel 10, stk. 3, litra i).

5. Indtægterne fra de afgifter, der pålægges luftrumsbrugere i henhold til denne artikel, må ikke anvendes til at finansiere tjenester, der udøves på markedsvilkår i henhold til artikel 8.

6. Finansielle data om fastlagte omkostninger, faktiske omkostninger og udpegede lufttrafiktjenesteudøveres indtægter indberettes til de nationale tilsynsmyndigheder og agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og de gøres offentligt tilgængelige.".

55) Artikel 14 omnummereres til artikel 24. Overskriften ændres til "*Vurdering af overholdelsen af præstations- og afgiftsordningerne*", og teksten affattes således:

"1. Alt efter omstændighederne vurderer Kommissionen regelmæssigt lufttrafiktjenesteudøvernes og medlemsstaternes overholdelse af artikel 10-17 og 19-22 samt de i artikel 18 og 23 nævnte gennemførelsesretsakter. Kommissionen handler i samråd med agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og med de nationale tilsynsmyndigheder.

2. Efter anmodning fra en eller flere medlemsstater, en national tilsynsmyndighed eller Kommissionen undersøger agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, enhver påstand om manglende overholdelse, jf. stk. 1. Hvis agenturet har belæg for en sådan manglende overholdelse, kan agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, indlede en undersøgelse på eget initiativ. Det afslutter undersøgelsen senest fire måneder efter modtagelsen af anmodningen efter at have hørt medlemsstaten, den berørte nationale tilsynsmyndighed og den pågældende udpegede lufttrafiktjenesteudøver. Med forbehold af artikel 41, stk. 1, videregiver agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, undersøgelsens resultater til de berørte medlemsstater, de berørte lufttrafiktjenesteudøvere og Kommissionen.

3. Kommissionen kan afgive udtalelse om, hvorvidt medlemsstaterne og/eller lufttrafiktjenesteudøverne har overholdt artikel 10-17 og 19-22 samt de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 18 og 23, og den meddeler sin udtalelse til den eller de berørte medlemsstater og den berørte lufttrafiktjenesteudøver.".

56) Artikel 15 omnummereres til artikel 35 (i kapitel V i det ændrede forslag) og affattes således:

"1. Kommissionen kan oprette fælles projekter til gennemførelse af de væsentlige operationelle ændringer, som er fastlagt i den europæiske ATM-masterplan, og som har en indvirkning på hele nettet.

2. Kommissionen kan også indføre forvaltningsordninger for fælles projekter og gennemførelsen heraf.

3. Fælles projekter kan være berettigede til EU-finansiering. Med dette for øje og uden at dette berører medlemsstaternes kompetence til at afgøre, hvordan deres økonomiske midler skal anvendes, gennemfører Kommissionen en uafhængig cost-benefit-analyse og passende høringer af medlemsstaterne og relevante aktører i overensstemmelse med artikel 10 og undersøger alle relevante måder, hvorpå de fælles projekters gennemførelse kan finansieres.

4. Kommissionen fastlægger de fælles projekter og forvaltningsordninger, der er nævnt i stk. 1 og 2, ved gennemførelsesretsakter, som vedtages efter undersøgelsesproceduren, der er nævnt i artikel 37, stk. 3.".

57) Artikel 16 udgår.

58) Artikel 17 erstattes af artikel 26 og 27 (i kapitel IV i det ændrede forslag) og affattes således:

"*Artikel 26*

Netfunktioner

1. Funktionerne af nettet til lufttrafikstyring skal sikre en bæredygtig og effektiv udnyttelse af luftrummet og de begrænsede ressourcer. De skal også sikre, at luftrumsbrugerne kan operere på miljømæssigt optimale flyveveje, samtidig med at der gives størst mulig adgang til luftrums- og luftfartstjenester. Disse netfunktioner, der er angivet i stk. 2 og 3, understøtter opfyldelsen af de EU-dækkende præstationsmål og er baseret på operationelle krav.

2. De netfunktioner, der er nævnt i stk. 1, omfatter følgende:

a) udformning og forvaltning af de europæiske luftrumsstrukturer

b) lufttrafikregulering

c) koordinering af de begrænsede ressourcer inden for luftfartsfrekvensbånd, som anvendes i den almene lufttrafik; dette gælder bl.a. radiofrekvenser tillige med koordinationen af transponderkoder til radar.

3. De netfunktioner, der er nævnt i stk. 1, omfatter også følgende:

a) optimering af luftrummets udformning med henblik på nettet og lettere delegering af udøvelsen af lufttrafiktjenester gennem samarbejde med lufttrafiktjenesteudøvere og medlemsstaternes myndigheder

b) forvaltning af leveringen af lufttrafikkontrolkapaciteten i nettet som fastsat i den bindende netoperationsplan (NOP)

c) koordinerings- og støttefunktion i tilfælde af en netkrise

d) lufttrafikregulering og kapacitetsforvaltning

e) forvaltning af planlægningen, overvågningen og koordineringen af gennemførelsen af aktiviteter med henblik på implementeringen af infrastruktur i det europæiske ATM-net i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan, idet der tages hensyn til de operationelle behov og de dertil knyttede operationelle procedurer

f) overvågning af den europæiske ATM-netinfrastrukturs virkemåde.

4. De funktioner, der er omhandlet i stk. 2 og 3, indebærer ikke, at der skal vedtages bindende, generelle foranstaltninger, eller at der skal foretages politiske vurderinger. De udføres i koordination med militære myndigheder i overensstemmelse med vedtagne procedurer vedrørende fleksibel brug af luftrummet.

5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 36 med henblik på at ændre denne forordning for at tilføje funktioner til dem, der er anført i stk. 2 og 3, samt for nettets funktion og præstation, hvis det er nødvendigt.

Artikel 27

Netforvalteren

1. For at nå de mål, der er omhandlet i artikel 26, sikrer Kommissionen, med bistand fra agenturet hvis dette er relevant, at netforvalteren bidrager til udførelsen af de netfunktioner, der er fastsat i artikel 26, ved at udføre de opgaver, der er nævnt i stk. 4.

2. Kommissionen kan udnævne et upartisk og kompetent organ til at udføre de opgaver, der er pålagt netforvalteren. Til dette formål vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3. Denne afgørelse om udnævnelse skal indeholde kravene til udpegelsen, herunder finansiering af netforvalteren.

3. Netforvalteren udfører sine opgaver på en uafhængig, upartisk og omkostningseffektiv måde. Opgaverne er underlagt passende styring, der skal anerkende separat regnskabspligt for udøvelse af tjenester og regulering, hvis det kompetente organ, der er udpeget som netforvalter, også har reguleringsmæssige funktioner. Netforvalteren skal ved udførelsen af sine opgaver tage hensyn til det samlede ATM-nets behov og fuldt ud inddrage luftrumsbrugerne, luftfartstjenesteudøverne, flyvepladsoperatørerne og militæret.

4. Netforvalteren bidrager til netfunktionernes gennemførelse med støtteforanstaltninger, der er målrettet en sikker og effektiv planlægning og operation af nettet under normale forhold og i krisesituationer, og med foranstaltninger til løbende forbedring af netoperationer i det fælles europæiske luftrum og nettets præstationer generelt, navnlig med hensyn til præstationsordningens gennemførelse. De foranstaltninger, som netforvalteren træffer, skal tage behovet for fuldt ud at integrere lufthavnene i nettet i betragtning.

5. Netforvalteren samarbejder tæt med agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, om at sikre, at de præstationsmål, der er nævnt i artikel 10, afspejles i tilstrækkelig grad i den kapacitet, som de individuelle luftfartstjenesteudøvere skal levere, og som netforvalteren og luftfartstjenesteudøverne har aftalt i netoperationsplanen.

6. Netforvalteren:

a) træffer afgørelse om individuelle foranstaltninger til gennemførelse af netfunktionerne og til støtte for en effektiv gennemførelse af den bindende netoperationsplan og virkeliggørelse af de bindende præstationsmål

b) rådgiver Kommissionen og stiller relevante oplysninger til rådighed for agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, om implementeringen af ATM-netinfrastrukturen i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan, navnlig for at udpege de nødvendige investeringer i nettet.

7. Netforvalteren træffer afgørelser gennem en fælles beslutningstagningsproces. Parterne i den fælles beslutningstagning arbejder derfor i videst muligt omfang på at forbedre nettets funktion og præstation. Den fælles beslutningstagning skal fremme nettets interesser.

8. Ved gennemførelsesretsakter vedtaget efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3, fastsætter Kommissionen gennemførelsesbestemmelser for udførelsen af netfunktionerne, netforvalterens opgaver, forvaltningsordninger, herunder beslutningsprocesser, og krisestyring.

9. Andre aspekter af udformningen af luftrumsstrukturer end dem, der er omhandlet i artikel 26, stk. 2 og 3, behandles af medlemsstaterne. I den forbindelse tager medlemsstaterne hensyn til lufttrafikbehov samt lufttrafikkens og præstationsplanernes sæsonudsving og kompleksitet. Før de træffer afgørelse om disse aspekter, skal de høre de berørte luftrumsbrugere eller grupper, der repræsenterer sådanne luftrumsbrugere, og de militære myndigheder, hvis det er relevant.".

59) Artikel 18 udgår.

60) Artikel 19 omnummereres til artikel 29 (i kapitel IV i det ændrede forslag). Første punktum affattes således:

"*Lufttrafiktjenesteudøverne opretter høringsmekanismer med henblik på at høre de relevante luftrumsbrugere og flyvepladsoperatører om alle vigtige spørgsmål vedrørende de tjenester,*

der udøves, herunder relevante ændringer af luftrumskonfigurationerne eller strategiske investeringer, som har en relevant indvirkning på udøvelsen af lufttrafikstyringen og luftfartstjenesterne og/eller afgifterne.".

I fjerde punktum ændres henvisningen "*artikel 27, stk. 3*" til "*artikel 37, stk. 3*".

61) Artikel 20 omnummereres til artikel 30 (i kapitel IV i det ændrede forslag) og affattes således:

"*Medlemsstaterne sikrer som led i den fælles transportpolitik indgåelsen eller fornyelsen af skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger mellem de kompetente civile og militære myndigheder om styringen af specifikke luftrumsblokke, og de underretter Kommissionen herom.*".

62) Artikel 21 omnummereres til artikel 25, overskriften ændres til "*Gennemskuelighed i luftfartstjenesteudøvernes regnskaber*", og teksten affattes således:

"1. Luftfartstjenesteudøvere udarbejder, uafhængigt af ejerforhold og retligt regelsæt, hvert år regnskaber, der offentliggøres. Regnskaberne skal være i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder (IAS), som Unionen har vedtaget. Hvor fuld overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder på grund af luftfartstjenesteudøverens retlige status ikke er mulig, opnår udøveren så høj en overensstemmelse som muligt. Luftfartstjenesteudøverne offentliggør en årsberetning, og de underkastes regelmæssigt en uafhængig revision af de regnskaber, der er nævnt i dette stykke.

2. De nationale tilsynsmyndigheder og agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, har ret til at få adgang til de regnskaber, som luftfartstjenesteudøverne under deres tilsyn fører. Medlemsstaterne kan beslutte at give andre tilsynsmyndigheder adgang til disse regnskaber.

3. Luftfartstjenesteudøvere skal i deres interne regnskabsføring føre særskilte regnskaber over hver luftfartstjeneste, således som de ville være forpligtede til, hvis disse tjenester blev udført af adskilte virksomheder, med henblik på at undgå forskelsbehandling, krydssubsidiering og konkurrenceforvridning. En luftfartstjenesteudøver skal også føre særskilte regnskaber for hver aktivitet, hvis vedkommende:

a) udøver luftfartstjenester, der udbudsindkøbes i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, og luftfartstjenester, der ikke er omfattet af denne bestemmelse

b) udøver luftfartstjenester og udfører andre aktiviteter uanset arten heraf, herunder fælles informationstjenester

c) udøver luftfartstjenester i Unionen og i tredjelande.

De fastlagte omkostninger, de faktiske omkostninger og indtægterne fra luftfartstjenester opdeles i personaleomkostninger, andre driftsomkostninger end personaleomkostninger, afskrivningsomkostninger, kapitalomkostninger, omkostninger til gebyrer og afgifter, der betales til agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og ekstraordinære omkostninger, og de gøres offentligt tilgængelige, jf. dog beskyttelsen af fortrolige oplysninger.

4. De finansielle data om omkostninger og indtægter, der indberettes i henhold til artikel 19, stk. 6, og andre oplysninger af relevans for beregningen af enhedsrater revideres eller kontrolleres af den nationale tilsynsmyndighed eller en enhed, som er uafhængig af den

pågældende luftfartstjenesteudøver, og som den nationale tilsynsmyndighed har godkendt. Konklusionen af denne revision offentliggøres.".

63) Artikel 22 omnummereres til artikel 31 (i kapitel IV i det ændrede forslag). Overskriften erstattes af "*Tilgængelighed af og adgang til operationelle data for almen lufttrafik*", og teksten affattes således:

"1. Med hensyn til almen lufttrafik stilles relevante operationelle data til rådighed i realtid uden forskelsbehandling og med forbehold af sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser af alle luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavne og netforvalteren, herunder på tværs af landegrænser og på EU-plan. Den nævnte tilgængelighed skal være til gavn for lufttrafiktjenesteudøvere, der er certificeret eller har afgivet en erklæring, enheder med en dokumenteret interesse i at udøve luftfartstjenester, luftrumsbrugere og lufthavne samt netforvalteren. Dataene må kun anvendes til operationelle formål.

2. Priserne for den tjeneste, der er nævnt i stk. 1, baseres på marginalomkostningerne ved at stille dataene til rådighed.

3. Der gives adgang til de i stk. 1 nævnte relevante operationelle data til de myndigheder, der er ansvarlige for sikkerhedstilsynet, tilsynet med præstationerne og tilsynet med nettet, herunder agenturet.

4. Kommissionen kan fastsætte de nærmere krav til tilgængeliggørelse af og adgang til data i henhold til stk. 1 og 3 og metoden til fastsættelse af priserne som nævnt i stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3.".

64) Der indsættes en ny artikel 12 med overskriften "*Klassifikation af overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester*" med følgende ordlyd:

"1. Inden hver referenceperiode påbegyndes, meddeler hver medlemsstat Kommissionen de luftfartstjenester, som i perioden skal udøves i luftrummet under medlemsstatens ansvarsområde, og som den har til hensigt at klassificere som overflyvningsluftfartstjenester henholdsvis som tårn- og indflyvningskontroltjenester. Samtidig underretter hver medlemsstat Kommissionen om de lufttrafiktjenesteudøvere, der er udpeget til at varetage de pågældende tjenester.

2. I god tid før påbegyndelsen af den relevante referenceperiode vedtager Kommissionen gennemførelsesafgørelser rettet til hver medlemsstat om, hvorvidt den påtænkte klassifikation af de pågældende tjenester er i overensstemmelse med kriterierne i artikel 2, nr. 28) og 55). Efter anmodning fra Kommissionen yder agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, Kommissionen bistand med henblik på analyse og forberedelse af disse afgørelser i form af en udtalelse.

3. Fremgår det af en afgørelse, der er vedtaget i henhold til stk. 2, at den påtænkte klassifikation ikke opfylder kriterierne i artikel 2, nr. 28) og 55), forelægger den pågældende medlemsstat under hensyntagen til denne afgørelse en ny meddelelse, hvis indhold opfylder disse kriterier. Kommissionen træffer afgørelse om denne meddelelse i henhold til stk. 2.

4. De pågældende udpegede lufttrafiktjenesteudøvere skal basere deres udkast til præstationsplaner for overflyvningstjenester samt tårn- og indflyvningskontroltjenester på de klassificeringer, som ifølge Kommissionen er i overensstemmelse med kriterierne i artikel 2,

nr. 28) og 55). Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, baserer sig på de samme klassificeringer ved vurderingen af fordelingen af omkostninger mellem overflyvningstjenester samt tårn- og indflyvningskontroltjenester i henhold til artikel 13, stk. 3.".

65) Der indsættes en ny artikel 13 med overskriften "*Præstationsplaner og præstationsmål for udpegede lufttrafiktjenesteudøveres overflyvningsluftfartstjenester*" med følgende ordlyd:

"1. De udpegede lufttrafiktjenesteudøvere, der varetager overflyvningsluftfartstjenester, vedtager for hver referenceperiode udkast til præstationsplaner for alle de overflyvningsluftfartstjenester, som de udøver, og som er udbudsindkøbt fra andre udøvere, hvis dette er relevant.

Udkastet til præstationsplaner vedtages, efter at der er fastsat EU-dækkende præstationsmål, men inden den pågældende referenceperiode påbegyndes. Det skal indeholde præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester inden for de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet i overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål. Disse udkast til præstationsplaner skal tage den europæiske ATM-masterplan i betragtning. Udkastet til præstationsplaner skal gøres offentligt tilgængeligt.

2. Udkastet til præstationsplaner for overflyvningsluftfartstjenester, jf. stk. 1, skal indeholde relevante oplysninger fra netforvalteren. Før vedtagelsen af disse udkast til planer hører de udpegede lufttrafiktjenestebrugere repræsentanter for luftrumsbrugerne og, hvis det er relevant, de militære myndigheder, lufthavnsoperatørerne og lufthavnskoordinatorerne. De udpegede lufttrafiktjenesteudøvere forelægger endvidere disse planer for den nationale kompetente myndighed, som er ansvarlig for deres certificering, og som skal kontrollere overholdelsen af forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

3. Udkast til præstationsplaner for overflyvningsluftfartstjenester skal indeholde præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester, som er i overensstemmelse med de respektive EU-dækkende præstationsmål inden for alle centrale præstationsområder, og som opfylder de supplerende betingelser, der er fastsat i tredje afsnit.

Overensstemmelsen af præstationsmålene for overflyvningsluftfartstjenester med de EU-dækkende præstationsmål godtgøres efter følgende kriterier:

a) Hvis værdifordelinger er fastsat i sammenhæng med de EU-dækkende præstationsmål, sammenholdes præstationsmålene i udkastet til præstationsplan med disse værdifordelinger.

b) Præstationsforbedringer evalueres på sigt for den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen, og desuden for den samlede periode, der omfatter både den foregående referenceperiode og den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen.

c) Den pågældende lufttrafiktjenesteudøvers planlagte præstationsniveau sammenholdes med de øvrige lufttrafiktjenesteudøveres i samme benchmarkgruppe.

Desuden skal udkastet til præstationsplan opfylde følgende betingelser:

a) De vigtigste antagelser, der lægges til grund for fastsættelse af mål og foranstaltninger med henblik på at nå målene i referenceperioden, herunder anvendte referenceværdier,

trafikprognoser og økonomiske antagelser, skal være nøjagtige, tilstrækkelige og sammenhængende.

b) Udkastet til præstationsplan skal være fyldestgørende med hensyn til data og støttemateriale.

c) Omkostningsgrundlaget for afgifterne skal være i overensstemmelse med artikel 20.

4. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, vurderer fordelingen af omkostninger mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester på grundlag af den metode, der er nævnt i artikel 10, stk. 3, litra k), og klassificeringen af de forskellige tjenester ifølge Kommissionens vurdering i medfør af artikel 12.

5. Det i stk. 1 nævnte udkast til præstationsplaner for overflyvningsluftfartstjenester og herunder, hvis det er relevant, fordelingen af omkostninger mellem overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, forelægges for agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, med henblik på vurdering og godkendelse.

6. Udøver en udpeget lufttrafiktjenesteudøver både overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, skal agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, først vurdere fordelingen af omkostningerne mellem de respektive tjenester i henhold til stk. 4.

Konstaterer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at fordelingen af omkostninger ikke er i overensstemmelse med metoden eller med den i stk. 4 omhandlede klassifikation, forelægger den pågældende udpegede lufttrafiktjenesteudøver et nyt udkast til præstationsplan, der er i overensstemmelse med denne metode og denne klassifikation.

Konstaterer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at fordelingen af omkostninger er i overensstemmelse med denne metode og med denne klassifikation, træffer det afgørelse herom og underretter den udpegede lufttrafiktjenesteudøver og den nationale tilsynsmyndighed herom. Den nationale tilsynsmyndighed er bundet af denne afgørelses konklusion med hensyn til fordelingen af omkostninger med henblik på vurderingen af udkastet til præstationsplan for tårn- og indflyvningskontroltjenester, der er nævnt i artikel 14.

7. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, vurderer præstationsmålene for overflyvningsluftfartstjenesterne og præstationsplanerne efter de kriterier og betingelser, der er fastsat i stk. 3. Finder stk. 6 anvendelse, foretages denne vurdering, efter at der er truffet afgørelse om fordelingen af omkostningerne i overensstemmelse med stk. 6, fjerde afsnit.

Konstaterer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at udkastet til præstationsplan opfylder disse kriterier og betingelser, godkender det udkastet.

Konstaterer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at et eller flere præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, eller at præstationsplanen ikke opfylder de supplerende betingelser, der er fastsat i stk. 3, skal det afvise at godkende udkastet.

8. Hvis agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, har afvist at godkende et udkast til præstationsplan i henhold til stk. 7, forelægger den udpegede

lufttrafiktjenesteudøver et revideret udkast til præstationsplan, herunder om nødvendigt med reviderede mål.

9. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, vurderer i overensstemmelse med de kriterier og betingelser, der er nævnt i stk. 3, det reviderede udkast til præstationsplan, der er fastsat i stk. 8. Opfylder det reviderede udkast til præstationsplan disse kriterier og betingelser, skal agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, godkende det.

Opfylder et revideret udkast til præstationsplan ikke disse kriterier og betingelser, afviser agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at godkende udkastet og pålægger den udpegede lufttrafiktjenesteudøver at forelægge et endeligt udkast til præstationsplan.

Afvises det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 8, fordi det indeholder præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester, der ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, skal agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, fastsætte præstationsmål, der hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, for den pågældende udpegede lufttrafiktjenesteudøver, idet anmærkningerne i den i stk. 7 nævnte afgørelse tages i betragtning. Det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, skal indeholde de præstationsmål, der således er fastsat af agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, tillige med de foranstaltninger, der træffes for at nå disse mål.

Afvises godkendelsen af det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 8, alene med den begrundelse, at det ikke opfylder betingelserne i stk. 3, tredje afsnit, skal det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, indeholde de præstationsmål, som findes i udkastet til præstationsplan, og som anses for at være i overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål af agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og det skal indeholde de ændringer, der må foretages i lyset af de betingelser, som ikke er opfyldt ifølge agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan.

Afvises godkendelsen af det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 8, med den begrundelse, at det indeholder præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester, som ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, og ej heller opfylder betingelserne i stk. 3, tredje afsnit, skal det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, indeholde de præstationsmål, der er fastsat af agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, jf. tredje afsnit, tillige med de foranstaltninger, der træffes for at nå disse mål, og det skal indeholde de ændringer, der må foretages i lyset af de betingelser, som ikke er opfyldt ifølge agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan.

10. Udkast til præstationsplaner, der godkendes af agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, vedtages af de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere som endelige planer og gøres offentligt tilgængelige.

11. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, aflægger regelmæssigt og inden for de frister, der er fastsat i de gennemførelsesretsakter, der skal vedtages i henhold til artikel 18, rapporter om tilsynet med udøvelsen af overflyvningsluftfartstjenesters og netfunktioners præstationer, herunder regelmæssige vurderinger af opfyldelsen af de EU-

dækkende præstationsmål og præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester for luftfartstjenesteudøvere, og det gør resultaterne af disse vurderinger offentligt tilgængelige.

Den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge de oplysninger og data, der er nødvendige for at overvåge luftfartstjenesternes præstationer. Dette omfatter oplysninger og data vedrørende faktiske omkostninger og indtægter. Hvis præstationsmålene ikke nås, eller præstationsplanen ikke gennemføres korrekt, træffer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, afgørelser, hvorved der pålægges afhjælpende foranstaltninger, som lufttrafiktjenesteudøverne skal gennemføre. Disse afhjælpende foranstaltninger kan, hvis dette er objektivt nødvendigt, omfatte et krav om, at en lufttrafiktjenesteudøver skal overdrage udøvelsen af de relevante tjenester til en anden lufttrafiktjenesteudøver. Opfyldes præstationsmålene fortsat ikke, anvendes præstationsplanen fortsat ikke korrekt, eller anvendes de korrigerende foranstaltninger ikke korrekt, foretager agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, en undersøgelse og afgiver en udtalelse til Kommissionen i henhold til artikel 24, stk. 2. Kommissionen kan træffe foranstaltninger i henhold til artikel 24, stk. 3.".

66) Der indsættes en ny artikel 14 med overskriften "*Præstationsplaner og præstationsmål for udpegede lufttrafiktjenesteudøveres tårn- og indflyvningskontroltjenester*" med følgende ordlyd:

"1. De udpegede lufttrafiktjenesteudøvere, der varetager tårn- og indflyvningskontroltjenester, vedtager for hver referenceperiode udkast til præstationsplaner for alle de tårn- og indflyvningskontroltjenester, som de udøver, og som er udbudsindkøbt fra andre udøvere, hvis dette er relevant.

Udkastet til præstationsplaner vedtages, efter at der er fastsat EU-dækkende præstationsmål, men inden den pågældende referenceperiode påbegyndes. Det skal indeholde præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester inden for de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet i overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål. Disse udkast til præstationsplaner skal tage den europæiske ATM-masterplan i betragtning. Udkastet til præstationsplaner skal gøres offentligt tilgængeligt.

2. Udkastet til præstationsplaner for tårn- og indflyvningskontroltjenester, jf. stk. 1, skal indeholde relevante oplysninger fra netforvalteren. Før vedtagelsen af disse udkast til planer hører de udpegede lufttrafiktjenestebrugere repræsentanter for luftrumsbrugerne og, hvis det er relevant, de militære myndigheder, lufthavnsoperatørerne og lufthavnskoordinatorerne. De udpegede lufttrafiktjenesteudøvere forelægger endvidere disse planer for den nationale kompetente myndighed, som er ansvarlig for deres certificering, og som skal kontrollere overholdelsen af forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

3. Udkast til præstationsplaner for tårn- og indflyvningskontroltjenester skal indeholde præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester, som er i overensstemmelse med de respektive EU-dækkende præstationsmål inden for alle centrale præstationsområder, og som opfylder de supplerende betingelser, der er fastsat i tredje afsnit.

Overensstemmelsen af præstationsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester med de EU-dækkende præstationsmål godtgøres efter følgende kriterier:

a) Hvis værdifordelinger er fastsat i sammenhæng med de EU-dækkende præstationsmål, sammenholdes præstationsmålene i udkastet til præstationsplan med disse værdifordelinger.

b) Præstationsforbedringer evalueres på sigt for den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen, og desuden for den samlede periode, der omfatter både den foregående referenceperiode og den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen.

c) Den pågældende lufttrafiktjenesteudøvers planlagte præstationsniveau sammenholdes med de øvrige lufttrafiktjenesteudøveres i samme benchmarkgruppe.

Desuden skal udkastet til præstationsplan opfylde følgende betingelser:

a) De vigtigste antagelser, der lægges til grund for fastsættelse af mål og foranstaltninger med henblik på at nå målene i referenceperioden, herunder anvendte referenceværdier, trafikprognoser og økonomiske antagelser, skal være nøjagtige, tilstrækkelige og sammenhængende.

b) Udkastet til præstationsplan skal være fyldestgørende med hensyn til data og støttemateriale.

c) Omkostningsgrundlaget for afgifterne skal være i overensstemmelse med artikel 20.

4. Udkastet til præstationsplaner for tårn- og indflyvningskontroltjenester, jf. stk. 1, skal forelægges den nationale tilsynsmyndighed med henblik på vurdering og godkendelse.

5. Udøver en udpeget lufttrafiktjenesteudøver både overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, skal det udkast til præstationsplan for tårn- og indflyvningskontroltjenester, der forelægges den nationale tilsynsmyndighed, være den plan, for hvilken agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, har truffet en positiv afgørelse angående omkostningsfordelingen, jf. artikel 13, stk. 6, tredje afsnit.

6. Agenturet, der fungerer som tilsynsorgan, vurderer præstationsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenesterne og præstationsplanerne efter de kriterier og betingelser, der er fastsat i stk. 3. Finder stk. 5 anvendelse, baserer den nationale tilsynsmyndighed sin vurdering på konklusionen i den afgørelse, der er truffet af agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, for så vidt angår fordelingen af omkostninger.

Konstaterer den nationale tilsynsmyndighed, at udkastet til præstationsplan opfylder disse kriterier og betingelser, godkender den udkastet.

Konstaterer den nationale tilsynsmyndighed, at et eller flere præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, eller at præstationsplanen ikke opfylder de supplerende betingelser, der er fastsat i stk. 3, skal den afvise at godkende udkastet.

7. Hvis tilsynsmyndigheden har afvist at godkende et udkast til præstationsplan i henhold til stk. 6, forelægger den udpegede lufttrafiktjenesteudøver et revideret udkast til præstationsplan, herunder om nødvendigt med reviderede mål.

8. Den nationale tilsynsmyndighed vurderer i overensstemmelse med de kriterier og betingelser, der er nævnt i stk. 3, det reviderede udkast til præstationsplan, der er fastsat i stk. 7. Opfylder det reviderede udkast til præstationsplan disse kriterier og betingelser, skal den nationale tilsynsmyndighed godkende det.

Opfylder et revideret udkast til præstationsplan ikke disse kriterier og betingelser, afviser den nationale tilsynsmyndighed at godkende udkastet og pålægger den udpegede lufttrafiktjenesteudøver at forelægge et endeligt udkast til præstationsplan.

Afvises det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 7, fordi det indeholder præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester, der ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, skal den nationale tilsynsmyndighed fastsætte præstationsmål, der hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, for den pågældende udpegede lufttrafiktjenesteudøver, idet anmærkningerne i den i stk. 6 nævnte afgørelse tages i betragtning. Det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, skal indeholde de præstationsmål, der således er fastsat af den nationale tilsynsmyndighed, tillige med de foranstaltninger, der træffes for at nå disse mål.

Afvises godkendelsen af det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 7, alene med den begrundelse, at det ikke opfylder betingelserne i stk. 3, tredje afsnit, skal det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, indeholde de præstationsmål, som findes i udkastet til præstationsplan, og som af den nationale tilsynsmyndighed anses for at være i overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål, og det skal indeholde de ændringer, der må foretages i lyset af de betingelser, som ifølge den nationale tilsynsmyndighed ikke er opfyldt.

Afvises godkendelsen af det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 7, med den begrundelse, at det indeholder præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester, som ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, og ej heller opfylder betingelserne i stk. 3, tredje afsnit, skal det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, indeholde de præstationsmål, der er fastsat af den nationale tilsynsmyndighed, jf. tredje afsnit, tillige med de foranstaltninger, der træffes for at nå disse mål, og det skal indeholde de ændringer, der må foretages i lyset af de betingelser, som ifølge den nationale tilsynsmyndighed ikke er opfyldt.

9. Udkast til præstationsplaner, der godkendes af den nationale tilsynsmyndighed, vedtages af de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere som endelige planer og gøres offentligt tilgængelige.

10. Den pågældende nationale tilsynsmyndighed aflægger regelmæssigt rapporter om overvågningen af tårn- og indflyvningskontroltjenesters præstationer, herunder regelmæssige vurderinger af opfyldelsen af præstationsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester for lufttrafiktjenesteudøverne, og resultaterne af disse vurderinger gøres offentligt tilgængelige.

Den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge de oplysninger og data, der er nødvendige for at overvåge luftfartstjenesternes præstationer. Dette omfatter oplysninger og data vedrørende faktiske omkostninger og indtægter.

Hvis præstationsmålene ikke nås, eller præstationsplanen ikke gennemføres korrekt, træffer den nationale tilsynsmyndighed afgørelser, hvorved der pålægges afhjælpende foranstaltninger, som lufttrafiktjenesteudøverne skal gennemføre. Disse afhjælpende foranstaltninger kan, hvis dette er objektivt nødvendigt, omfatte et krav om, at en lufttrafiktjenesteudøver skal overdrage udøvelsen af de relevante tjenester til en anden lufttrafiktjenesteudøver. Opfyldes præstationsmålene fortsat ikke, anvendes præstationsplanen

fortsat ikke korrekt, eller anvendes de korrigerende foranstaltninger ikke korrekt, anmoder den nationale tilsynsmyndighed agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, om at foretage en undersøgelse i henhold til artikel 24, stk. 2, og Kommissionen kan træffe foranstaltninger i henhold til artikel 24, stk. 3.

11. Medlemsstaterne tilser, at der sikres mulighed for retslig prøvelse af afgørelser, som den nationale tilsynsmyndighed træffer i henhold til denne artikel.

12. Hvis agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, udfører en national tilsynsmyndigheds opgaver i henhold til artikel 3, stk. 8, skal udkastet til præstationsplaner for tårn- og indflyvningskontroltjenester forelægges agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, sammen med udkastet til præstationsplaner for overflyvningsluftfartstjenester. Hvis agenturet har truffet afgørelse angående omkostningsfordelingen som nævnt i artikel 13, stk. 6, tredje afsnit, er denne afgørelse bindende for agenturet med henblik på vurderingen af udkastet til præstationsplanerne for tårn- og indflyvningskontroltjenester.".

67) Der indsættes en ny artikel 15 med overskriften "*Agenturets rolle, når det fungerer som præstationsvurderingsorgan, for så vidt angår overvågningen af EU-dækkende præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester*" med følgende ordlyd:

"1. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, opstiller regelmæssigt en EU-dækkende oversigt over tårn- og indflyvningskontroltjenesters præstationer, og hvordan disse hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål.

2. Med henblik på udarbejdelsen af den oversigt, der er nævnt i stk. 1, underretter de nationale tilsynsmyndigheder agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, om de i artikel 14, stk. 10, nævnte rapporter og forelægger alle øvrige oplysninger, som agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, kan anmode om til disse formål.".

68) Der indsættes en ny artikel 16 med overskriften "*Netpræstationsplan*" med følgende ordlyd:

"1. Netforvalteren udarbejder for hver referenceperiode et udkast til netpræstationsplan for alle de netfunktioner, den tilvejebringer.

Udkastet til netpræstationsplaner udarbejdes, efter at der er fastsat EU-dækkende præstationsmål, men inden den pågældende referenceperiode påbegyndes. Det skal indeholde præstationsmål inden for de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet

2. Udkastet til netpræstationsplan forelægges agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og Kommissionen.

Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, afgiver efter anmodning fra Kommissionen en udtalelse til Kommissionen om udkastet til netpræstationsplan ud fra følgende væsentlige kriterier:

a) Præstationsforbedringer betragtes på sigt for den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen, og desuden for den tidsramme, der omfatter både den foregående referenceperiode og den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen.

b) Udkastet til netpræstationsplan skal være fyldestgørende for så vidt angår data og støttemateriale.

Finder Kommissionen, at udkastet til netpræstationsplan er fyldestgørende og tegner en tilfredsstillende forbedring af præstationerne, vedtager den udkastet til netpræstationsplan som en endelig plan. I modsat fald kan Kommissionen anmode netforvalteren om at forelægge et revideret udkast til netpræstationsplan.".

69) Der indsættes en ny artikel 17 med overskriften "*Revision af præstationsmål og præstationsplaner i løbet af en referenceperiode*" med følgende ordlyd:

"1. Er de EU-dækkende præstationsmål i en referenceperiode ikke længere tilstrækkelige, fordi omstændighederne har ændret sig væsentligt, og er en revision af målene påkrævet og forholdsmæssig, reviderer Kommissionen disse EU-dækkende præstationsmål. Artikel 11 finder anvendelse på en sådan afgørelse. Efter en sådan revision vedtager de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere nye udkast til præstationsplaner, og artikel 13 og 14 finder anvendelse på disse. Netforvalteren udarbejder et nyt udkast til netpræstationsplan, og artikel 16 finder anvendelse på dette.

2. Afgørelsen om de reviderede EU-dækkende præstationsmål, der er nævnt i stk. 1, skal omfatte overgangsbestemmelser for perioden, indtil de endelige præstationsplaner, der vedtages i henhold til artikel 13, stk. 6, og artikel 14, stk. 6, finder anvendelse.

3. Udpegede lufttrafiktjenesteudøvere kan anmode om tilladelse fra agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan for så vidt angår overflyvningsluftfartstjenester, henholdsvis den berørte nationale tilsynsmyndighed for så vidt angår tårn- og indflyvningskontroltjenester, til at revidere et eller flere præstationsmål i løbet af en referenceperiode. En sådan anmodning kan fremsættes, hvis varslingstærskelværdierne nås, eller hvis de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere godtgør, at de indledende data, antagelser og begrundelser, der lå til grund for præstationsmålene, i væsentlig og varig grad ikke længere er nøjagtige som følge af omstændigheder, som ikke kunne forudses ved vedtagelsen af præstationsplanen.

4. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan for så vidt angår overflyvningsluftfartstjenester, henholdsvis den berørte nationale tilsynsmyndighed for så vidt angår tårn- og indflyvningskontroltjenester, bemyndiger kun den udpegede lufttrafiktjenesteudøver til at foretage den påtænkte revision, hvis den er påkrævet og forholdsmæssig, og hvis det med de reviderede præstationsmål sikres, at overensstemmelsen med de EU-dækkende præstationsmål opretholdes. Godkendes revisionen, vedtager de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere nye udkast til præstationsplaner efter procedurerne i artikel 13 og 14.".

70) Der indsættes en ny artikel 18 med overskriften "*Præstationsordningens gennemførelse*" med følgende ordlyd:

"*Med henblik på gennemførelsen af præstationsordningen vedtager Kommissionen gennemførelsesbestemmelser og -procedurer med hensyn til artikel 10, stk. 3, og artikel 11, 12, 13, 14, 15, 16 og 17, navnlig for så vidt angår udarbejdelsen af udkast til præstationsplaner, fastsættelse af præstationsmål, kriterier og betingelser for vurderingen heraf, metoden til fordeling af omkostninger mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, overvågningen af præstationer og pålæggelsen af afhjælpende foranstaltninger samt tidsplaner for alle procedurer. Disse krav og procedurer fastsættes i en*

gennemførelsesretsakt, der vedtages efter den rådgivningsprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 2.".

71) Der indsættes en ny artikel 20 med overskriften "*Omkostningsgrundlag for afgifter*" med følgende ordlyd:

"1. Omkostningsgrundlaget for afgifter for overflyvningsluftfartstjenester og afgifter for tårn- og indflyvningskontroltjenester skal bestå af de fastlagte omkostninger i forbindelse med udøvelsen af disse tjenester i den pågældende overflyvningsafgiftszone henholdsvis tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone, som er fastsat i de præstationsplaner, der er vedtaget i henhold til artikel 13 og 14.

2. De fastlagte omkostninger, der er nævnt i stk. 1, skal omfatte omkostningerne til de relevante faciliteter og tjenester, passende beløb til forrentning af kapitalinvesteringer og afskrivning af aktiver samt omkostningerne til vedligeholdelse, drift, forvaltning og administration.

3. De fastlagte omkostninger, der er nævnt i stk. 1, skal også omfatte følgende omkostninger:

a) de omkostninger, som lufttrafiktjenesteudøvere afholder i form af gebyrer og afgifter, som betales til agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan

b) omkostninger eller dele heraf, som afholdes af lufttrafiktjenesteudøvere i forbindelse med de nationale tilsynsmyndigheders tilsyn og certificering, medmindre medlemsstaterne anvender andre finansielle midler til at dække sådanne omkostninger

c) omkostninger afholdt af lufttrafiktjenesteudøvere i forbindelse med udøvelse af luftfartstjenester og netfunktioner, herunder de opgaver, der er overdraget til netforvalteren, medmindre medlemsstaterne anvender andre finansielle midler til at dække sådanne omkostninger.

4. De fastlagte omkostninger må ikke omfatte omkostningerne til de i artikel 42 omhandlede sanktioner, som medlemsstaterne har pålagt, ej heller omkostningerne til de afhjælpende foranstaltninger, der er nævnt i artikel 13, stk. 11, og artikel 14, stk. 10.

5. Krydssubsidiering mellem overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester tillades ikke. Omkostninger, der vedrører både overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, fordeles proportionalt mellem overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester på grundlag af en gennemskuelig metode. Krydssubsidiering mellem forskellige luftfartstjenester inden for hver af disse kategorier er kun tilladt, når det er objektivt begrundet, og forudsat at det angives på en gennemskuelig måde i overensstemmelse med artikel 25, stk. 3.

6. Udpegede lufttrafiktjenesteudøvere skal forelægge oplysninger om deres omkostningsgrundlag for agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, de nationale tilsynsmyndigheder og Kommissionen. Til dette formål opdeles omkostningerne i overensstemmelse med den i artikel 25, stk. 3, omhandlede regnskabsmæssige adskillelse, og ved at der skelnes mellem personaleomkostninger, andre driftsomkostninger end personaleomkostninger, afskrivningsomkostninger, kapitalomkostninger, omkostninger til gebyrer og afgifter, der betales til agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og ekstraordinære omkostninger.".

72) Der indsættes en ny artikel 21 med overskriften "*Fastsættelse af enhedsrater*" med følgende ordlyd:

"1. Enhedsrater fastsættes for hvert kalenderår og for hver afgiftszone på grundlag af de fastlagte omkostninger og de trafikprognoser, der er fastsat i præstationsplanerne, samt gældende reguleringer hidrørende fra de foregående år og andre indtægter.

2. Enhedsraterne fastsættes af de nationale tilsynsmyndigheder, efter at agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, har konstateret, at de overholder artikel 19, artikel 20 og denne artikel. Konstaterer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at en enhedsrate ikke overholder disse krav, reviderer den pågældende nationale tilsynsmyndighed enhedsraten i overensstemmelse hermed. Hvis en enhedsrate fortsat ikke overholder disse krav, foretager agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, en undersøgelse og afgiver en udtalelse til Kommissionen i henhold til artikel 24, stk. 2, og Kommissionen kan træffe foranstaltninger i henhold til artikel 24, stk. 3.

Med henblik på opkrævning, og når overbelastning af luftrummet skaber betydelige netproblemer, herunder forringelse af miljøpræstationerne, kan Kommissionen ved en gennemførelsesforordning, der vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3, fastlægge en fælles enhedsrate for overflyvningsluftfartstjenester i hele det fælles europæiske luftrum samt gennemførelsesbestemmelser og -procedurer for anvendelsen heraf. Den i første afsnit nævnte fælles enhedsrate beregnes på grundlag af et vægtet gennemsnit af de forskellige enhedsrater for de pågældende luftfartstjenesteudøvere. Indtægterne fra den fælles enhedsrate omfordeles på en sådan måde, at de berørte luftfartstjenesteudøvere opnår neutralitet med hensyn til indtægter.".

73) Der indsættes en ny artikel 22 med overskriften "*Fastsættelse af afgifter*" og med følgende ordlyd:

"1. Der opkræves afgifter af luftrumsbrugerne for udøvelsen af luftfartstjenester på ikkediskriminerende vilkår under hensyntagen til de forskellige involverede typer af luftfartøjers relative produktionskapacitet. Der må, når forskellige grupper af luftrumsbrugere pålægges afgifter for brug af samme tjeneste, ikke foretages nogen forskelsbehandling i henseende til nationalitet eller brugerkategori.

2. Afgiften for overflyvningsluftfartstjenester for en given flyvning i en given overflyvningsafgiftszone beregnes på grundlag af den enhedsrate, der er fastsat for overflyvningsafgiftszonen og overflyvningstjenesteenhederne for den pågældende flyvning. Afgiften består af en eller flere variable komponenter, der hver især er baseret på objektive faktorer.

3. Afgiften for tårn- og indflyvningskontroltjenester for en given flyvning i en given tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone beregnes på grundlag af den enhedsrate, der er fastsat for tårn- og indflyvningskontrolafgiftszonen og tårn- og indflyvningskontroltjenesteenhederne for den pågældende flyvning. Med henblik på at beregne afgiften for tårn- og indflyvningskontroltjenester betragtes en flyvnings indflyvning og afgang som en enkelt flyvning. Afgiften består af en eller flere variable komponenter, der hver især er baseret på objektive faktorer.

4. Visse luftrumsbrugere, navnlig operatører af lette luftfartøjer og statsluftfartøjer, kan fritages for betaling af luftfartsafgifter, forudsat at omkostningerne ved en sådan fritagelse dækkes med andre midler og ikke overføres på andre luftrumsbrugere.

5. Afgifterne gradueres for at tilskynde luftfartstjenesteudøverne, lufthavnene og luftrumsbrugerne til at medvirke til at forbedre miljøpræstationerne eller servicekvaliteten, f.eks. ved øget anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer, øget kapacitet, færre forsinkelser og bæredygtig udvikling, samtidig med at et optimalt sikkerhedsniveau opretholdes, navnlig i forbindelse med gennemførelsen af den europæiske ATM-masterplan. Gradueringen skal bestå af økonomiske fordele eller ulemper og skal være indtægtsneutral for lufttrafiktjenesteudøverne.".

74) Der indsættes en ny artikel 23 med overskriften "*Afgiftsordningens gennemførelse*" med følgende ordlyd:

Med henblik på gennemførelsen af afgiftsordningen vedtager Kommissionen gennemførelsesbestemmelser og -procedurer med hensyn til artikel 19, 20, 21 og 22, navnlig for så vidt angår omkostningsgrundlagene og de fastlagte omkostninger, fastsættelsen af enhedsrater, incitamentsordningerne og risikodelingsmekanismerne samt gradueringen af afgifterne. Disse krav og procedurer fastsættes i en gennemførelsesretsakt, der vedtages efter den rådgivningsprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 2.".

Nyt kapitel IV: Forvaltning af nettet

75) Der indføres et nyt kapitel IV med overskriften "*Forvaltning af nettet*".

76) Dette kapitel består af artikel 26-31.

77) For så vidt angår artikel 26, 27 og 29-31 henvises der til punkt 58), 60), 61) og 63) ovenfor.

78) En ny artikel 28 indsættes med overskriften "*Gennemsigtighed i netforvalterens regnskaber*" og med følgende ordlyd:

"1. Netforvalteren udarbejder, forelægger og offentliggør sine regnskaber. Disse regnskaber skal være i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder (IAS), som Unionen har vedtaget. Hvis netforvalterens retlige status gør det umuligt at opnå fuld overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder, skal netforvalteren opnå størst mulig overensstemmelse.

2. Netforvalteren offentliggør en årsberetning og underkastes regelmæssigt en uafhængig revision.".

Kapitel V: Luftrum, interoperabilitet og teknologisk innovation

79) Kapitel IV omnummereres til kapitel V, og dets overskrift affattes således: "*Luftrum, interoperabilitet og teknologisk innovation*".

80) Artikel 23 omnummereres til artikel 32 og affattes således:

"*Uden at dette berører medlemsstaternes offentliggørelse af luftfartsinformation og på en måde, der er i overensstemmelse med denne offentliggørelse, opretter netforvalteren i samarbejde med Kommissionen en EU-dækkende luftfartsinformationsstruktur for at fremme adgangen til elektronisk luftfartsinformation af høj kvalitet, som præsenteres på en lettilgængelig måde, og som opfylder alle relevante brugeres behov med hensyn til*

datakvalitet og rettidighed. Den luftfartsinformation, der således stilles til rådighed, må kun bestå af de oplysninger, der opfylder de væsentlige krav, som er fastsat i punkt 2.1 i bilag VIII til forordning (EU) 2018/1139.".

81) Artikel 24 udgår.

82) Der tilføjes en ny artikel 33 med overskriften "*Fleksibel udnyttelse af luftrummet*" og med følgende ordlyd:

"1. Medlemsstaterne sikrer under hensyntagen til organisationen af de militære aspekter, der hører ind under deres ansvarsområde, en anvendelse i det fælles europæiske luftrum af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet som beskrevet af ICAO og udviklet af Eurocontrol med henblik på at lette luftrumsstyringen og lufttrafikstyringen som led i den fælles transportpolitik og i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan.

2. Medlemsstaterne aflægger hvert år rapport til Kommissionen om anvendelsen som led i den fælles transportpolitik af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet for så vidt angår det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde.

3. På de områder, hvor det navnlig på baggrund af rapporterne fra medlemsstaterne bliver nødvendigt at styrke og harmonisere anvendelsen af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet i det fælles europæiske luftrum, vedtager Kommissionen foranstaltninger som led i den fælles transportpolitik. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3.".

83) Der tilføjes en ny artikel 34 med overskriften "*Koordinering af SESAR*" og med følgende ordlyd:

"*De enheder, der er ansvarlige for de opgaver, der er fastlagt i EU-retten med hensyn til koordinering af SESAR-definitionsfasen, SESAR-udviklingsfasen og SESAR-implementeringsfasen, alt efter hvad der er relevant, skal samarbejde om at sørge for en effektiv koordinering mellem disse tre faser med henblik på at opnå en gnidningsløs og rettidig overgang mellem dem.*

Alle relevante civile og militære interessenter skal inddrages i videst muligt omfang.".

KAPITEL VI: Afsluttende bestemmelser

84) Kapitel V omnummereres til kapitel VI.

85) Artikel 25 udgår.

86) Artikel 26 omnummereres til artikel 36, og følgende ændringer foretages:

(a) Stk. 2 affattes således:

"*Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 6 og 26, tillægges Kommissionen for en periode på syv år fra [denne forordnings offentliggørelse]. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.*".

(b) I stk. 3 ændres henvisningerne til "artikel 11, stk. 7, artikel 17, stk. 3, og artikel 25" til "artikel 6 og 26".

(c) I begyndelsen af stk. 4 tilføjes et nyt punktum:

"*Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.*".

(d) I stk. 5 ændres henvisningerne til "artikel 11, stk. 7, artikel 17, stk. 3, og artikel 25" til "artikel 6 og 26".

87) Artikel 27 omnummereres til artikel 37. Stk. 1, første punktum, affattes således:

"*Kommissionen bistås af Udvalget for det Fælles Luftrum, i det følgende benævnt "udvalget", der består af to repræsentanter for hver medlemsstat, og som har Kommissionen som formand. Udvalget sikrer, at der tages passende hensyn til alle brugerkategoriers interesser.*".

88) For så vidt angår artikel 28 henvises der til punkt 45) ovenfor.

89) Artikel 29 udgår.

90) Artikel 30 omnummereres til artikel 39 og affattes således:

"Unionen og dens medlemsstater sigter mod og yder støtte til at udvide det fælles europæiske luftrum til stater, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union. Med dette formål bestræber de sig på inden for rammerne af aftaler med tilgrænsende tredjelande at udvide det fælles europæiske luftrum, så disse lande også bliver omfattet. Desuden skal de bestræbe sig på at samarbejde med disse lande enten i forbindelse med aftaler om netfunktioner eller inden for rammerne af aftalen mellem Unionen og Eurocontrol om en generel ramme for forbedret samarbejde, der styrker ATM's "paneuropæiske dimension".".

91) Artikel 31 omnummereres til artikel 40. Overskriften affattes således: "*Støtte fra andre organer*" og artiklen affattes således:

"*Kommissionen kan anmode andre organer om bistand med henblik på at varetage sine opgaver i henhold til denne forordning.*".

92) Artikel 32 omnummereres til artikel 41 og affattes således:

"1. Hverken de nationale tilsynsmyndigheder, der handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, Kommissionen, agenturet, uanset om det fungerer som præstationsvurderingsorgan, eller netforvalteren må videregive oplysninger af fortrolig karakter; dette gælder navnlig oplysninger om luftfartstjenesteudøvere, deres forretningsforbindelser eller deres omkostningskomponenter.

2. Stk. 1 berører ikke de nationale tilsynsmyndigheders, Kommissionens eller agenturets, når det fungerer som præstationsvurderingsorgan, ret til at videregive oplysninger, når dette er af afgørende betydning for opfyldelsen af deres pligter, idet videregivelsen i så fald skal være forholdsmæssigt afpasset og skal tage hensyn til tjenesteudøvernes, luftrumsbrugeres, lufthavnes eller andre relevante interessenters berettigede interesser med hensyn til at beskytte deres forretningsmæssigt følsomme oplysninger.

3. Oplysninger og data afgivet i henhold til afgiftsordningen, jf. artikel 19-24, navnlig hvad angår udpegede lufttrafiktjenesteudøveres fastlagte omkostninger, faktiske omkostninger og indtægter, videregives offentligt."

93) Artikel 33 omnummereres til artikel 42. Første punktum affattes således:

"*Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for især luftrumsbrugeres, lufthavnsoperatørers og luftfartstjenesteudøveres overtrædelse af denne forordning og af de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes.*".

94) Artikel 34 omnummereres til artikel 43 og affattes således:

"1. Kommissionen foretager en evaluering for at vurdere anvendelsen af denne forordning senest i 2030. Til dette formål kan Kommissionen, når det er begrundet, anmode medlemsstaterne om oplysninger, der er relevante for denne forordnings anvendelse.

2. Kommissionen fremsender resultaterne heraf til Europa-Parlamentet og til Rådet. Resultaterne af evalueringen offentliggøres.".

95) Artikel 35 omnummereres til artikel 44. Tegnsætningen ændres, og derfor affattes teksten således:

"*Denne forordning er ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan træffe foranstaltninger, for så vidt disse er nødvendige for at beskytte vitale sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser. Det drejer sig især om foranstaltninger, der er tvingende nødvendige:*

(a) med henblik på overvågning af luftrummet under medlemsstaternes ansvarsområde i overensstemmelse med ICAO's regionale luftfartsaftaler, herunder muligheden for at opdage, identificere og vurdere alle luftfartøjer, der benytter et sådant luftrum, for at sikre flyvesikkerheden og træffe foranstaltninger, der tilgodeser sikkerheds- og forsvarsbehov

(b) i tilfælde af alvorlige interne uroligheder, der påvirker opretholdelsen af lov og orden

(c) i tilfælde af krig eller af alvorlige internationale spændinger, der udgør en fare for krig

(d) for opfyldelsen af en medlemsstats internationale forpligtelser, for så vidt angår opretholdelse af fred og international sikkerhed

(e) for at gennemføre militære operationer og militær træningsflyvning, herunder nødvendige øvelsesmuligheder.".

96) Artikel 36 udgår.

97) Artikel 37 omnummereres til artikel 45, og henvisningen til forordning (EF) nr. 552/2004 udgår.

98) Artikel 38 omnummereres til artikel 46. Teksten i det oprindelige forslag nummereres som stk. 1, og følgende stk. 2 indsættes:

"2. Artikel 3, stk. 3, anvendes fra den [Publikationskontoret: Indsæt datoen 48 måneder efter denne forordnings ikrafttræden].

Artikel 10-24 gælder fra den 1. juli 2023. Artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikel 15 i forordning (EF) nr. 550/2004 samt de gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, finder dog fortsat anvendelse med henblik på gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningen for den tredje referenceperiode.

Artikel 26, stk. 3, og artikel 32 finder anvendelse på netforvalteren fra den dato, hvorfra en afgørelse om udnævnelse, som vedtages i henhold til artikel 27, stk. 2, efter denne forordnings ikrafttræden, og som omfatter disse bestemmelser, finder anvendelse.".

Bilag

99) Bilag I udgår.

100) Bilag II omnummereres til bilag I. Dets overskrift affattes således: "*Betingelser, der kan knyttes til de certifikater, der er nævnt i artikel 6*". Den pågældende tekst affattes således:

"*Til certifikatet kan der eventuelt knyttes yderligere betingelser vedrørende:*

a) afgrænsning eller restriktioner med hensyn til udøvelse af andre tjenester end dem, der vedrører udøvelsen af luftfartstjenester

b) kontrakter, aftaler eller andre ordninger mellem tjenesteudøveren og en tredjepart, som vedrører tjenesterne

c) forelæggelse af de oplysninger, der med rimelighed kan kræves med henblik på verificering af kravene i artikel 6, stk. 1

d) alle andre retlige betingelser, som ikke er specifikke for luftfartstjenester, f.eks. betingelser, der vedrører suspension eller tilbagekaldelse af certifikatet.".

101) Der tilføjes et nyt bilag II med overskriften "*Ophævede forordninger med ændringer heraf*" med følgende ordlyd:

"

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 *(EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).*	
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 *(EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10).*	
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 *(EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).*	
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 *(EUT L 300 af 14.11.2009, s. 34)*	*Kun artikel 1, 2 og 3.*

"

102) Bilag III er tilpasset dette ændrede forslags bestemmelser.

For at lette læsningen og behandlingen vedlægges teksten til det ændrede forslag til kodifikation i sin helhed.

↓ 549/2004 (tilpasset)

2013/0186 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om ⌦ Den Europæiske Unions funktionsmåde ⌫ ~~oprettelse af Det Europæiske Fællesskab~~, særlig artikel ~~80, stk. 2~~ ⌦ 100, stk. 2 ⌫,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[21],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[22],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

⇩ nyt

(1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004[23], Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004[24] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004[25] er blevet ændret væsentligt. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør de nævnte forordninger af klarhedshensyn omarbejdes.

21 ~~EFT C 241 af 7.10.2002, s. 24.~~ EUT C […] af […], s. […].

22 ~~EFT C 278 af 14.11.2002, s. 13.~~ EUT C […] af […], s. […].

23 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).

24 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10).

25 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).

↓ 549/2004 betragtning 1

(tilpasset)

~~Gennemførelsen af den fælles transportpolitik kræver et effektivt lufttrafiksystem, der gør det muligt at afvikle lufttrafikken sikkert og regelmæssigt, således at den frie bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser lettes.~~

↓ 549/2004 betragtning 2

(tilpasset)

~~På sit ekstraordinære møde i Lissabon den 23. og 24. marts 2000 opfordrede Det Europæiske Råd Kommissionen til at fremsætte forslag om luftrumsstyring, lufttrafikstyring og lufttrafikregulering på grundlag af arbejdet i Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Luftrum, nedsat af Kommissionen. Denne gruppe, der bestod af navnlig civile og militære luftfartsmyndigheder i medlemsstaterne, aflagde rapport i november 2000.~~

↓ 1070/2009 betragtning 2

(tilpasset)

⇨ nyt

(2) Med Europa-Parlamentets og Rådets vedtagelse af den første lovpakke om et fælles europæisk luftrum, nemlig forordning (EF) nr. 549/2004 ~~af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen")~~, forordning (EF) nr. 550/2004 ~~af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")~~, forordning (EF) nr. 551/2004 ~~af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen"),~~ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004[26] ~~af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen"),~~ er der fastlagt et solidt retsgrundlag for et homogent og sikkert lufttrafikstyringssystem (ATM-system). ⇨ Vedtagelsen af den anden lovpakke, dvs. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009[27], styrkede initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum yderligere i kraft af indførelsen af koncepterne præstationsordning og netforvalter, som skulle forbedre det europæiske ATM-nets præstation yderligere. Forordning (EF) nr. 552/2004 blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139[28], da de nødvendige bestemmelser til sikring af

[26] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26).

[27] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 34).

[28] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr.

interoperabilitet mellem ATM-systemer, -komponenter og -procedurer er indarbejdet i sidstnævnte forordning. ⇦

⇩ nyt

(3) For at tage hensyn til de ændringer, der er indført ved forordning (EU) 2018/1139, er det nødvendigt at tilpasse nærværende forordnings indhold til indholdet af forordning (EU) 2018/1139.

🡻 550/2004 betragtning 3

(tilpasset)

~~I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 fastsættes rammerne for oprettelsen af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen")[29].~~

🡻 551/2004 betragtning 4

(tilpasset)

~~I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 fastsættes rammerne for oprettelsen af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen")[30].~~

🡻 551/2004 betragtning 5

(tilpasset)

(4) I artikel 1 i Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart anerkender de kontraherende stater, at "enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over luftrummet over dens territorium". Det er inden for rammerne af denne højhedsret, at ~~Fællesskabets~~ ⌦ Unionens ⌫ medlemsstater med forbehold af gældende internationale konventioner udøver en offentlig myndigheds beføjelser, når de kontrollerer lufttrafikken.

🡻 1070/2009 betragtning 1

(5) Gennemførelsen af den fælles transportpolitik kræver et effektivt lufttrafiksystem, der gør det muligt at afvikle lufttrafikken sikkert, regelmæssigt og bæredygtigt, idet kapaciteten optimeres og den frie bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser lettes.

2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

29 ~~Jf. side 1 i denne EUT.~~

30 ~~Jf. side 1 i denne EUT.~~

↓ 1070/2009 betragtning 37

(tilpasset)

⇨ nyt

(6) Den samtidige forfølgelse af målene om at øge sikkerhedsstandarderne for lufttrafikken og forbedre den generelle ~~ydeevne~~præstation for ATM ⌦ og luftfartstjenester ⌫ (ANS) for ~~almindelig~~almen lufttrafik i Europa ~~kræver~~ ⌦ gør det påkrævet ⌫, at der tages højde for den menneskelige faktor. Derfor bør medlemsstaterne ~~overveje indførelsen af~~ ⇨ værne om ⇦ principperne om en åben rapporteringskultur ("just culture"). ⇨ Udtalelserne og anbefalingerne fra ekspertgruppen vedrørende det fælles europæiske luftrums menneskelige dimension[31] bør overvejes og tages i betragtning. ⇦

⇩ nyt

(7) Forbedringer af ATM's miljøpræstationer bidrager også direkte til at opfylde målsætningerne i Parisaftalen og Kommissionens europæiske grønne pagt, navnlig ved at nedbringe luftfartens emissioner.

↓ 549/2004 betragtning 6

(tilpasset)

~~(8)~~ ⌦ I 2004 ⌫ vedtog medlemsstaterne~~Medlemsstaterne har vedtaget~~ en generel erklæring om militære spørgsmål i forbindelse med det fælles europæiske luftrum[~~32~~]. I henhold til denne erklæring bør medlemsstaterne navnlig udvide det civile/militære samarbejde og, hvis og i den udstrækning alle berørte medlemsstater anser det for nødvendigt, lette samarbejdet mellem deres væbnede styrker i alle sager i forbindelse med lufttrafikstyring.

↓ 549/2004 betragtning 3

~~Hvis lufttrafiksystemet skal fungere tilfredsstillende, kræves der et ensartet, højt sikkerhedsniveau i luftfartstjenesterne, der muliggør en optimal udnyttelse af det europæiske luftrum og et ensartet, højt sikkerhedsniveau for lufttrafikken, i overensstemmelse med det forhold, at luftfartstjenester er en opgave af almen interesse, hvilket også omfatter public service-forpligtelser. Lufttrafiksystemet skal derfor anvendes i overensstemmelse med de højeste standarder for ansvarsbevidsthed og kompetence.~~

[31] C(2017) 7518 final.

[32] ~~Jf. side 9 i denne EUT.~~

~~🡻 549/2004 betragtning 4~~

~~Initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum bør gennemføres i overensstemmelse med de forpligtelser, der følger af Fællesskabets og dets medlemsstaters medlemskab af Eurocontrol og med de principper, der er fastlagt i Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart.~~

~~🡻 549/2004 betragtning 5~~
~~(tilpasset)~~

(9) Beslutninger vedrørende indholdet, omfanget og gennemførelsen af militære operationer og militær træningsflyvning henhører ikke under ~~Fællesskabets beføjelser~~ ⌦ Unionens beføjelser i henhold til artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ⌫.

~~🡻 549/2004 betragtning 23~~
~~(tilpasset)~~

~~Aftaler om udvidet samarbejde i forbindelse med anvendelsen af Gibraltar lufthavn blev indgået i London den 2. december 1987 af Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige i en fælles erklæring fra de to landes udenrigsministre, og disse aftaler er endnu ikke trådt i kraft.~~

~~🡻 550/2004 betragtning 1~~

~~Medlemsstaterne har i forskelligt omfang omstruktureret deres nationale luftfartstjenesteudøvere ved at give dem større selvstændighed og frihed til at udøve tjenester. Det er under disse nye forhold i stigende grad nødvendigt at sikre, at minimumskrav med hensyn til almenhedens interesse bliver tilgodeset.~~

~~🡻 550/2004 betragtning 4~~

~~For at oprette det fælles europæiske luftrum bør der vedtages foranstaltninger, der sikrer, at luftfartstjenester udøves sikkert og effektivt på en måde, som er forenelig med organisationen og udnyttelsen af luftrummet som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen")~~[33]~~. Det er vigtigt at fastlægge en harmoniseret ramme for udøvelsen af luftfartstjenester, for at luftrumsbrugernes behov kan tilgodeses i tilstrækkeligt omfang, og lufttrafikken reguleres sikkert og effektivt.~~

[33] ~~Jf. side 20 i denne EUT.~~

↓ 551/2004 betragtning 1

~~Oprettelse af et fælles europæisk luftrum kræver, at luftrummets organisation og udnyttelse reguleres efter harmoniserede principper.~~

↓ 551/2004 betragtning 2
(tilpasset)

~~I rapporten fra november 2000 fra Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Luftrum anføres det, at luftrummet bør udformes, reguleres og styres strategisk på et europæisk grundlag.~~

↓ 551/2004 betragtning 3
(tilpasset)

~~I Kommissionens meddelelse af 30. november 2001 om oprettelse af et fælles europæisk luftrum foreslås der strukturelle reformer, så der kan oprettes et fælles europæisk luftrum gennem en gradvist mere integreret luftrumsstyring og udvikling af nye koncepter og procedurer for lufttrafikstyring.~~

↓ 551/2004 betragtning 6

~~Luftrummet er en fælles ressource for alle brugerkategorier, som bør udnyttes fleksibelt af dem alle for at sikre lige adgang og gennemskuelige vilkår, idet der dog må tages hensyn til medlemsstaternes sikkerheds- og forsvarsbehov og til deres forpligtelser i internationale organisationers regi.~~

↓ 551/2004 betragtning 7

~~Effektiv luftrumsstyring er en nødvendig forudsætning for at kunne øge lufttrafiktjenestesystemets kapacitet, tilgodese de forskellige brugerbehov optimalt og udnytte luftrummet så fleksibelt som muligt.~~

↓ 549/2004 betragtning 8

~~Af disse grunde og med henblik på at udvide det fælles europæiske luftrum til at omfatte et større antal europæiske lande bør Fællesskabet – under hensyntagen til udviklingen inden for Eurocontrol – opstille en række fælles mål og en handlingsplan, som kan mobilisere Fællesskabets, medlemsstaternes og de forskellige økonomiske interessenters indsats for at skabe et mere integreret operativt luftrum, nemlig det fælles europæiske luftrum.~~

~~🡻 549/2004 betragtning 24~~

~~Målet for denne forordning, nemlig oprettelsen af et fælles europæisk luftrum, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan, idet der dog i gennemførelsesbestemmelser skal tages hensyn til specifikke lokale forhold; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.~~

~~🡻 549/2004 betragtning 9~~

~~Hvor medlemsstaterne handler for at sikre opfyldelsen af fællesskabskrav, bør de myndigheder, der verificerer overensstemmelsen, være tilstrækkeligt uafhængige af luftfartstjenesteudøverne.~~

~~🡻 549/2004 betragtning 10~~

~~Luftfartstjenester, navnlig lufttrafiktjenester, der kan sammenlignes med offentlige myndigheder, kræver en funktionel eller strukturel adskillelse og antager meget forskellige retlige former i de forskellige medlemsstater.~~

~~🡻 549/2004 betragtning 11~~

~~Hvor der kræves uafhængig revision af luftfartstjenesteudøvere, bør de inspektioner, der foretages af de officielle revisionsmyndigheder i de medlemsstater, hvor disse tjenester udøves af administrationen, eller af et offentligt organ, som er underlagt ovennævnte myndigheders tilsyn, anerkendes som en uafhængig revision, uanset om de revisionsberetninger, der udarbejdes, offentliggøres eller ej.~~

🡻 1070/2009 betragtning 9

(tilpasset)

⇨ nyt

(10) For at sikre et sammenhængende og forsvarligt tilsyn med luftfartstjenesterne i Europa bør de nationale tilsynsmyndigheder garanteres en tilstrækkelig uafhængighed og tilstrækkelige midler. "~~Denne uafhængighed bør ikke forhindre disse myndigheder~~ ⌦ Dette bør hverken forhindre, at en national tilsynsmyndighed ⌫ ⇨ indgår i en regulerende myndighed med kompetence inden for flere regulerede sektorer, forudsat at den pågældende regulerende myndighed opfylder uafhængighedskravene, eller forhindre, at den forenes med den nationale konkurrencemyndighed, hvad angår organisationsstrukturen. ⇦ ~~i at varetage deres opgaver inden for en administrativ ramme~~.

⇩ nyt

(11) Finansieringen af de nationale tilsynsmyndigheder bør garantere deres uafhængighed og sætte dem i stand til at operere i overensstemmelse med principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikkeforskelsbehandling og proportionalitet. Med egnede ansættelsesprocedurer bør der bidrages til at sikre de nationale tilsynsmyndigheders uafhængighed og navnlig sørge for, at afgørelsen om udnævnelse af personer med ansvar for strategiske beslutninger træffes af en offentlig myndighed, som ikke direkte udøver ejerskabsrettigheder over luftfartstjenesteudøvere.

🡻 1070/2009 betragtning 10

⇨ nyt

(12) De nationale tilsynsmyndigheder spiller en central rolle i gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, og ~~Kommissionen~~ ⇨ de ⇦ bør derfor ~~lette samarbejdet imellem dem~~ ⇨ samarbejde indbyrdes ⇦ for at muliggøre udveksling af ⇨ oplysninger om deres arbejde og principper for beslutningstagning, ⇦ bedste praksis ⇨ og procedurer samt med hensyn til anvendelsen af denne forordning ⇦ og udvikle en fælles strategi, herunder gennem øget samarbejde på regionalt plan. Dette samarbejde bør foregå regelmæssigt.

🡻 550/2004 betragtning 6

~~Det påhviler medlemsstaterne at overvåge, at luftfartstjenesterne udøves sikkert og effektivt, og at kontrollere, at luftfartstjenesteudøverne opfylder de fælles krav, der er fastsat på fællesskabsplan.~~

🡻 550/2004 betragtning 7

~~Medlemsstaterne bør have mulighed for at overdrage det til anerkendte organisationer, der har den fornødne tekniske erfaring, at verificere, at luftfartstjenesteudøverne opfylder de fælles krav, der er fastsat på fællesskabsplan.~~

🡻 549/2004 betragtning 17

(tilpasset)

~~Arbejdsmarkedets parter bør på passende måde informeres og høres om alle foranstaltninger, der har vigtige sociale virkninger. Sektordialogudvalget, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan[34], bør ligeledes høres.~~

---

[34] ~~EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.~~

⇩ nyt

(13) Samarbejdet mellem lufttrafiktjenesteudøvere er et vigtigt redskab til at forbedre det europæiske ATM-systems præstation, og det bør fremmes. Medlemsstaterne bør kunne oprette samarbejdsordninger, som ikke er afgrænset til prædefinerede former for samarbejde og geografiske områder.

(14) Sikkerhedscertificeringen af og sikkerhedstilsynet med luftfartstjenesteudøverne varetages af de nationale kompetente myndigheder eller Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet") i overensstemmelse med de krav og procedurer, der er fastlagt i forordning (EU) 2018/1139. Supplerende krav til finansiel soliditet, ansvar og forsikringsdækning er nødvendige for at kunne udøve luftfartstjenester, og et økonomisk certifikat bør udstedes som dokumentation for opfyldelsen heraf. En luftfartstjenesteudøver bør kun tillades at udbyde sine tjenester i Unionen, hvis vedkommende er i besiddelse af både et sikkerhedscertifikat og det økonomiske certifikat.

(15) Der bør ikke finde nogen forskelsbehandling sted mellem luftrumsbrugere for så vidt angår adgang til ækvivalente luftfartstjenester.

(16) Lufttrafiktjenester, der udøves med eneret, bør være underlagt krav om udpegelse og opfyldelse af minimumskrav med hensyn til almenhedens interesse.

(17) Lufttrafiktjenesteudøvere eller lufthavnsoperatører bør have mulighed for at udbudsindkøbe kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS), luftfartsinformationstjenester (AIS), lufttrafikdatatjenester (ADS), meteorologiske tjenester (MET) eller tårn- og indflyvningskontroltjenester på markedsvilkår, uden at dette berører sikkerhedskravene, hvis sådanne indkøb efter deres opfattelse åbner mulighed for omkostningseffektivitetsgevinster. Muligheden for at gøre brug af sådanne udbudsindkøb forventes at skabe grundlag for større fleksibilitet og fremme innovation inden for tjenesterne, uden at dette berører militærets specifikke behov for så vidt angår fortrolighed, interoperabilitet, systemrobusthed, dataadgang og ATM-sikkerhed.

(18) Når tårn- og indflyvningskontroltjenester udbudsindkøbes, bør de hverken være omfattet af den afgiftsordning, som er fastsat i denne forordning, eller af artikel 1, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF[35] i tilknytning til anvendelsen af den pågældende ordning.

(19) Udøvelse af overflyvningsluftfartstjenester bør være organisatorisk adskilt fra udøvelsen af CNS-, AIS-, ADS- og MET- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester, herunder gennem regnskabsmæssig adskillelse, for at sikre gennemsigtighed og undgå forskelsbehandling, krydssubsidiering og konkurrenceforvridning.

(20) Hvis det er relevant, bør udbudsindkøb af luftfartstjenester gennemføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU[36] og

35 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter (EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11).

36 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65).

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU[37]. De nationale tilsynsmyndigheder bør sørge for, at kravene til udbudsindkøb af luftfartstjenester opfyldes.

(21) Trafikstyringen af ubemandede luftfartøjer forudsætter, at fælles informationstjenester står til rådighed. For at begrænse omkostningerne ved en sådan trafikstyring bør priserne for fælles informationstjenester være baseret på omkostningerne samt en rimelig fortjeneste, og de bør underlægges de nationale tilsynsmyndigheders godkendelse. Luftfartstjenesteudøverne bør stille de påkrævede data til rådighed, således at det bliver muligt at udøve tjenesten.

(22) Præstations- og afgiftsordningerne har til formål at gøre luftfartstjenester, som udøves på andre vilkår end markedsvilkår, mere omkostningseffektive og fremme en bedre servicekvalitet, og de bør med dette sigte omfatte relevante og egnede incitamenter. I lyset af denne målsætning bør præstations- og afgiftsordningerne ikke omfatte tjenester, der leveres på markedsvilkår.

(23) Af effektivitetshensyn bør det nødvendige tilsyn med præstations- og afgiftsordningerne målrettes de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere.

(24) Ansvaret for tilsynet med præstations- og afgiftsordningerne bør fordeles på passende vis.

(25) Da udøvelsen af overflyvningsluftfartstjenester i sagens natur rummer grænseoverskridende og netrelaterede elementer, og idet præstationerne navnlig må vurderes i forhold til de unionsdækkende præstationsmål, bør et EU-organ overdrages ansvaret for vurdering og godkendelse af overflyvningsluftfartstjenesternes præstationsplaner og præstationsmål; der sikres mulighed for retslig prøvelse af en klageinstans og i sidste instans af Domstolen. For at sikre, at opgaverne udføres på et højt fagligt niveau og med den nødvendige uafhængighed, bør dette EU-organ være det agentur, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og det bør fungere i overensstemmelse med de særlige forvaltningsregler i forordning (EU) 2018/1139. I betragtning af de nationale tilsynsmyndigheders kendskab til de lokale forhold, som er nødvendige for at vurdere tårn- og indflyvningskontroltjenester, bør de overlades ansvaret for at vurdere og godkende tårn- og indflyvningskontroltjenesters præstationsplaner og præstationsmål. Fordelingen af omkostninger mellem overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester udgør en fælles operation, der er relevant for begge typer tjenester, og den bør derfor underlægges tilsyn af agenturet, der fungerer som forvaltningsorgan.

(26) Udkast til præstationsplaner for overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester bør stemme overens med de respektive EU-dækkende præstationsmål og opfylde visse kvalitative kriterier for at sikre, at de fastsatte mål opfyldes på effektiv vis. Med vurderingsproceduren bør det sikres, at et efterslæb afhjælpes hurtigt.

(27) Netfunktionernes præstation bør underlægges kriterier, der er specifikke for funktionerne, idet der tages hensyn til disse funktioners særlige karakter. Netfunktionerne bør underlægges præstationsmål på de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet.

37 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).

(28) Afgiftsordningen bør baseres på princippet om, at luftrumsbrugerne bør betale for omkostningerne ved udøvelsen af de modtagne tjenester, men at der kun bør tages hensyn til omkostninger, som kan tilskrives den pågældende tjeneste, og som ikke dækkes på anden måde. De omkostninger, der er forbundet med netforvalteren, bør medtages i de fastlagte omkostninger, der opkræves hos luftrumsbrugerne. Afgifter bør fremme en sikker, effektiv og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester med sigte på at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet; de bør desuden opfylde præstationsmålene og stimulere integreret udøvelse af tjenester, samtidig med at de skal mindske luftfartens miljøvirkninger.

(29) Ordninger med henblik på at graduere afgifterne med sigte på at forbedre miljøpræstationerne og servicekvaliteten, navnlig gennem øget anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer, øget kapacitet og færre forsinkelser, samtidig med at et optimalt sikkerhedsniveau opretholdes, bør etableres på EU-plan som følge af luftfartens grænseoverskridende karakter. De nationale tilsynsmyndigheder bør også have mulighed for at indføre ordninger på lokalt plan vedrørende tårn- og indflyvningskontroltjenester.

(30) For at tilskynde luftrumsbrugere til at flyve ad den korteste rute, især i perioder med overbelastning af luftrummet, bør det være muligt at fastsætte en fælles enhedsrate for overflyvningstjenester i det fælles europæiske luftrum. Fastsættelsen af en sådan fælles enhedsrate bør være indtægtsneutral for lufttrafiktjenesteudøvere.

(31) Der bør stilles krav om gennemsigtighed i luftfartstjenesteudøvernes regnskaber for derigennem at forebygge krydssubsidiering og deraf følgende konkurrenceforvridning.

(32) ATM-netfunktionerne bør bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttransportsystemet og støtte opfyldelsen af de EU-dækkende præstationsmål. De bør sikre en bæredygtig, effektiv og miljømæssigt optimal udnyttelse af luftrummet og af de knappe ressourcer, afspejle de operationelle behov i forbindelse med implementeringen af den europæiske ATM-netinfrastruktur og yde støtte i tilfælde af netkriser. En række opgaver, der bidrager til udførelsen af disse funktioner, bør udføres af en netforvalter, og dennes aktiviteter bør inddrage alle de berørte operationelle interessenter.

(33) I den fælles beslutningstagning vedrørende de beslutninger, som netforvalteren skal træffe, bør hensynet til nettet gives forrang. Parterne i den fælles beslutningstagning bør derfor i videst muligt omfang arbejde på at forbedre nettets funktion og præstation. Procedurerne i den fælles beslutningstagning bør fremme nettets interesser og være af en sådan art, at problemer løses, og der opnås konsensus, så vidt dette er muligt.

(34) For at styrke lufttrafiktjenesteudøvernes kundefokus og give luftrumsbrugere bedre mulighed for at påvirke beslutninger, som berører dem, bør den måde, hvorpå interessenter høres og inddrages i lufttrafiktjenesteudøvernes vigtige operationelle beslutninger, effektiviseres.

↓ 1070/2009 betragtning 11 (tilpasset)

~~Betingelser, der knyttes til et certifikat, bør være objektivt begrundede og bør være ikke-diskriminerende, rimelige og gennemskuelige samt forenelige med de relevante internationale standarder.~~

↓ 550/2004 betragtning 2

(tilpasset)

~~I rapporten fra november 2000 fra Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Luftrum slås det fast, at der er behov for regler på fællesskabsniveau for at skelne mellem regulering og tjenesteudøvelse og for at indføre en certificeringsordning, der tager sigte på at tilgodese kravene med hensyn til almenhedens interesse, især for så vidt angår sikkerhed, samt for at forbedre mekanismerne for afgiftsopkrævning.~~

↓ 550/2004 betragtning 10

~~Der bør uden at bryde kontinuiteten i tjenesteudøvelsen indføres en fælles ordning for certificering af luftfartstjenesteudøvere, hvorved man fastlægger udøvernes rettigheder og forpligtelser.~~

↓ 550/2004 betragtning 12

~~Alle medlemsstater bør gensidigt anerkende hinandens certifikater, så luftfartstjenesteudøvere inden for rammerne af sikkerhedskravene kan udøve tjenester i en anden medlemsstat end det land, hvori de fik tildelt deres certifikat.~~

↓ 550/2004 betragtning 14

~~Med henblik på at fremme en sikker afvikling af lufttrafikken på tværs af medlemsstaternes grænser til gavn for luftrumsbrugerne og deres passagerer bør certificeringsordningen tilvejebringe en ramme, der tillader medlemsstaterne at udpege lufttrafiktjenesteudøvere uden hensyn til, hvor de er blevet certificeret.~~

↓ 550/2004 betragtning 5

~~Udøvelse af lufttrafiktjenester som omhandlet i denne forordning er forbundet med udøvelse af en offentlig myndigheds beføjelser, som ikke er af en økonomisk art, der kan begrunde anvendelse af traktatens konkurrenceregler.~~

↓ 550/2004 betragtning 13

~~Udøvelse af kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester samt luftfartsinformationstjenester bør tilrettelægges på markedsvilkår, men samtidig bør der tages hensyn til de særlige karakteristika ved sådanne tjenester, og der bør opretholdes et højt sikkerhedsniveau.~~

↓ 550/2004 betragtning 15

~~På grundlag af en analyse af de sikkerhedsmæssige hensyn bør medlemsstaterne kunne udpege en eller flere vejrtjenesteudøvere for så vidt angår hele eller en del af det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde, uden at skulle iværksætte en udbudsprocedure.~~

↓ 550/2004 betragtning 19

~~Betingelserne for opkrævning af afgifter fra luftrumsbrugere bør være rimelige og gennemskuelige.~~

↓ 550/2004 betragtning 20

~~Brugerafgifter bør være en betaling for brug af de faciliteter og tjenester, som luftfartstjenesteudøverne og medlemsstaterne stiller til rådighed. Brugerafgifternes størrelse bør stå i et rimeligt forhold til omkostningerne under hensyntagen til målene om sikkerhed og økonomisk effektivitet.~~

↓ 550/2004 betragtning 21

~~Der bør ikke finde nogen forskelsbehandling sted mellem luftrumsbrugere for så vidt angår adgang til ækvivalente luftfartstjenester.~~

↓ 550/2004 betragtning 22

~~Luftfartstjenesteudøvere tilbyder visse faciliteter og tjenester, som har direkte relation til flyvning med luftfartøjer, og omkostningerne herved bør de kunne få dækket efter "brugeren betaler"-princippet, dvs. at luftrumsbrugerne bør betale for de omkostninger, de forårsager, på selve brugsstedet eller så tæt som muligt på dette.~~

↓ 550/2004 betragtning 23

~~Det er vigtigt at sikre, at de omkostninger, som sådanne tjenester eller faciliteter giver anledning til, er gennemskuelige. Derfor bør luftrumsbrugerne orienteres om enhver ændring af afgiftsordningen eller afgifternes størrelse; sådanne ændringer eller investeringer, som luftfartstjenesteudøverne foreslår, bør forklares som led i en udveksling af oplysninger mellem udøvernes ledelsesorganer og luftrumsbrugerne.~~

↓ 550/2004 betragtning 24

~~Der bør være mulighed for at tilpasse afgifterne for derigennem at bidrage til at gøre systemets samlede kapacitet så stor som mulig. Økonomiske incitamenter kan være et~~

~~hensigtsmæssigt redskab til at fremskynde indførelsen af kapacitetsforøgende jordbaseret eller luftbåret udstyr, til at belønne gode resultater eller til at afbøde ulemperne ved at vælge mindre ideelle ruteføringer.~~

↓ 550/2004 betragtning 25

~~Inden for rammerne af de indtægter, der indhentes for at opnå et rimeligt afkast, samt i direkte sammenhæng med de besparelser, som effektivitetsforbedringerne medfører, bør Kommissionen undersøge muligheden for at oprette en reserve med det formål at undgå pludselige afgiftsstigninger for luftrumsbrugere i perioder med reduceret trafik.~~

↓ 550/2004 betragtning 26

~~Kommissionen bør undersøge muligheden for at indføre midlertidig økonomisk støtte til foranstaltninger, som kan øge kapaciteten inden for det europæiske flyvekontrolsystem som helhed.~~

↓ 550/2004 betragtning 27

~~Kommissionen bør regelmæssigt vurdere fastlæggelsen og opkrævningen af afgifter fra luftrumsbrugere i samarbejde med Eurocontrol og med nationale tilsynsmyndigheder og luftrumsbrugere.~~

↓ 551/2004 betragtning 8

~~Eurocontrols aktiviteter bekræfter, at det ikke er realistisk at udvikle rutenettet og luftrumsstrukturen isoleret i hver medlemsstat, eftersom alle medlemsstater er en integrerende del af det europæiske lufttrafikstyringsnet, både inden for og uden for Fællesskabet.~~

↓ 551/2004 betragtning 13

~~Det er vigtigt at skabe en fælles, harmoniseret luftrumsstruktur for så vidt angår ruter og sektorer, at basere den nuværende og fremtidige organisation af luftrummet på fælles principper og at udforme og styre luftrummet efter harmoniserede regler.~~

⇩ nyt

(35) Adgang til relevante operationelle data har afgørende betydning for en fleksibel udøvelse af lufttrafikdatatjenester på tværs af landegrænser og på EU-plan. Sådanne data bør derfor stilles til rådighed for relevante interessenter, herunder potentielle nye udøvere af lufttrafikdatatjenester. Præcise informationer om luftrumsstatus, herunder om de enkelte lufttrafiksituationer og rettidig formidling heraf til civile og militære flyveledere, har direkte indvirkning på operationernes sikkerhed og

effektivitet. Rettidig adgang til opdaterede informationer om luftrumsstatus er væsentlig for alle parter, der ønsker at udnytte disponible luftrumsstrukturer, når de indleverer eller genindleverer deres flyveplan.

↓ 550/2004 betragtning 16

~~Luftfartstjenesteudøvere bør gennem passende ordninger etablere og opretholde et nært samarbejde med de militære myndigheder, der er ansvarlige for aktiviteter, som kan påvirke den almene lufttrafik.~~

↓ 550/2004 betragtning 17

~~Alle luftfartstjenesteudøveres regnskaber bør være så gennemskuelige som muligt.~~

↓ 550/2004 betragtning 18

~~Indførelsen af harmoniserede principper og betingelser for adgang til operationelle data bør lette udøvelsen af luftfartstjenester og lette luftrumsbrugernes og lufthavnenes driftsbetingelser under nye forhold.~~

↓ 551/2004 betragtning 9

~~Der bør oprettes et gradvist mere integreret operativt luftrum for almen en route-lufttrafik i det øvre luftrum; grænsefladen mellem dette luftrum og det nedre luftrum bør fastlægges i overensstemmelse hermed.~~

↓ 551/2004 betragtning 10

~~En europæisk øvre flyveinformationsregion, der omfatter det øvre luftrum under medlemsstaternes ansvarsområde inden for denne forordnings anvendelsesområde, vil kunne lette den fælles planlægning og offentliggørelsen af luftfartsinformation med henblik på at afhjælpe regionale flaskehalse.~~

↓ 1070/2009 betragtning 30

(tilpasset)

⇨ nyt

(36) Tilvejebringelsen af ~~moderne,~~ komplet og tidstro luftfartsinformation af høj kvalitet har væsentlig indflydelse på sikkerheden og letter adgangen til ~~Fællesskabets~~ ⌦ Unionens ⌫ luftrum og ⇨ bevægelsesmulighederne ⇦ ~~den frie bevægelighed~~ inden for dette. ~~Med ATM-masterplanen for øje bør Fællesskabet tage initiativ til at modernisere denne sektor i samarbejde med Eurocontrol og sikre, at brugere kan få~~

~~adgang til disse data via et fælles offentligt kontaktpunkt, der leverer en moderne, brugervenlig og valideret integreret briefing.~~ ⇨ Adgangen til disse data bør lettes ved hjælp af en passende informationsinfrastruktur ⇦.

⇩ nyt

(37) En sikker og effektiv udnyttelse af luftrummet kan kun opnås gennem et tæt samarbejde mellem civile og militære luftrumsbrugere, hvilket i praksis hovedsagelig baseres på konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet og effektiv civil/militær koordinering som fastlagt af ICAO. Der bør fastsættes bestemmelser med henblik på at sikre anvendelsen af dette koncept, og Kommissionen bør tillægges beføjelse til at træffe foranstaltninger for at sikre større harmonisering.

(38) SESAR-projektet tilsigter at åbne mulighed for en sikker, effektiv og miljømæssigt bæredygtig lufttransport ved at modernisere det europæiske og globale ATM-system. For at bidrage til dettes fulde effektivitet bør der sikres en passende koordinering af projektets faser. SESAR-definitionsfasen bør munde ud i den europæiske ATM-masterplan, og den bør bidrage til at nå de EU-dækkende præstationsmål.

(39) Konceptet med fælles projekter bør tilstræbe på en rettidig, koordineret og synkroniseret måde at gennemføre de væsentlige operationelle ændringer, som er fastlagt i den europæiske ATM-masterplan, og som har en indvirkning på hele nettet. Kommissionen bør have til opgave at foretage en cost-benefit-analyse af finansieringen med henblik på at fremskynde implementeringen af SESAR-projektet.

(40) Overensstemmelse med kravene til ATM-systemer og -komponenter, der er fastsat ved forordning (EU) 2018/1139, bør sikre interoperabilitet mellem disse systemer og komponenter til gavn for det fælles europæiske luftrum.

🡻 551/2004 betragtning 11

~~Luftrumsbrugerne har ikke alle de samme betingelser med hensyn til adgang til og fri bevægelighed i Fællesskabets luftrum. Dette skyldes manglende harmonisering af luftrumsklassifikationen.~~

🡻 551/2004 betragtning 12

~~Omstruktureringen af luftrummet bør baseres på driftsmæssige krav uden hensyn til eksisterende grænser. Fælles generelle principper for oprettelse af ensartede funktionelle luftrumsblokke bør udarbejdes efter høring af og på grundlag af teknisk rådgivning fra Eurocontrol.~~

🡻 551/2004 betragtning 14

~~Konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet bør anvendes effektivt. Udnyttelsen af luftrumssektorerne bør optimeres, navnlig i perioder med tæt almen lufttrafik og i stærkt trafikerede luftrum, gennem samarbejde mellem medlemsstaterne om anvendelsen af disse~~

~~sektorer til militære operationer og militær træningsflyvning. Det er derfor nødvendigt at afsætte passende ressourcer til effektivt at implementere konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet under hensyn til såvel civile som militære behov.~~

↓ 551/2004 betragtning 15

~~Medlemsstaterne bør bestræbe sig for at samarbejde med nabomedlemsstater om gennemførelsen af den fleksible udnyttelse af luftrummet på tværs af nationale grænser.~~

↓ 551/2004 betragtning 16

~~Forskellene i organiseringen af civilt/militært samarbejde i Fællesskabet begrænser ensartet og rettidig luftrumsstyring og gennemførelse af ændringer. Skal det fælles europæiske luftrum virkeliggøres, er der brug for et effektivt samarbejde mellem civile og militære myndigheder, uden at dette dog berører medlemsstaternes prærogativer og ansvar på forsvarsområdet.~~

↓ 551/2004 betragtning 17

~~Hvor anvendelsen af fælles principper og kriterier virker hæmmende på militære operationer og militær træningsflyvning, bør det sikres, at sådan flyvning kan gennemføres sikkert og effektivt.~~

↓ 551/2004 betragtning 18

~~Der bør træffes passende foranstaltninger til at effektivisere lufttrafikreguleringen for at bistå eksisterende operationelle enheder, herunder Eurocontrols centrale trafikreguleringsenhed (CFMU), med at sikre effektive flyvninger.~~

↓ 549/2004 betragtning 7

~~Luftrummet udgør en begrænset ressource, og en optimal og effektiv udnyttelse er kun mulig, hvis alle brugeres behov tages i betragtning, og hvis de, hvor det er relevant, er repræsenteret under hele udviklings- og beslutningsprocessen og gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, herunder i Udvalget for det Fælles Luftrum.~~

↓ 549/2004 betragtning 25

~~De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[38].~~

---

[38] ~~EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.~~

~~↓ 549/2004 betragtning 26~~

~~(tilpasset)~~

~~I henhold til artikel 8, stk. 2, i standardforretningsordenen for udvalg[39], jf. artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, kan formanden for et udvalg indbyde tredjemand til at deltage i udvalgets møder. Formanden for Udvalget for det Fælles Luftrum bør, når dette er relevant, indbyde repræsentanter for Eurocontrol til at deltage i møder som observatører eller eksperter.~~

~~↓ 549/2004 betragtning 18~~

~~Interessenter som f.eks. luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavne, fabrikanter og faglige sammenslutninger bør have mulighed for at rådgive Kommissionen om de tekniske aspekter af gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.~~

~~↓ 549/2004 betragtning 12~~

~~Det fælles europæiske luftrum bør udvides til at omfatte europæiske tredjelande, enten inden for rammerne af Fællesskabets deltagelse i Eurocontrols arbejde — når Fællesskabet har tiltrådt Eurocontrol — eller gennem aftaler, som Fællesskabet indgår med disse lande.~~

~~↓ 549/2004 betragtning 13~~

~~Fællesskabets tiltrædelse af Eurocontrol er et vigtigt led i oprettelsen af et fælleseuropæisk luftrum.~~

~~↓ 549/2004 betragtning 14~~

~~I forbindelse med oprettelsen af det fælles europæiske luftrum bør Fællesskabet i passende omfang indgå i så nært et samarbejde som muligt med Eurocontrol for at sikre synergi i regeludstedelsen og samstemmende strategier og undgå overlapning mellem de to parter.~~

~~↓ 549/2004 betragtning 15~~

~~(tilpasset)~~

~~I henhold til konklusionerne fra Gruppen på Højt Plan er Eurocontrol det organ, der har den relevante ekspertise til at støtte Fællesskabet i dets rolle som regeludsteder. Der bør derfor for sager, der hører ind under Eurocontrols ansvarsområde, udarbejdes gennemførelsesbestemmelser på grundlag af mandater til Eurocontrol og på betingelser, der skal indgå i rammerne for samarbejdet mellem Kommissionen og Eurocontrol.~~

~~39 EFT C 38 af 6.2.2001, s. 3.~~

~~↓ 549/2004 betragtning 16~~

~~Udarbejdelsen af de foranstaltninger, der er nødvendige for at oprette det fælles europæiske luftrum, forudsætter en bred høring af økonomiske og sociale interessenter.~~

~~↓ 550/2004 betragtning 8~~

~~For at lufttransportsystemet kan fungere tilfredsstillende, er det endvidere nødvendigt, at luftfartstjenesteudøverne anvender de samme høje sikkerhedsstandarder.~~

~~↓ 550/2004 betragtning 9~~

~~Der bør foretages en harmonisering af licensordningerne for flyveledere for at øge antallet af flyveledere og fremme gensidig anerkendelse af licenser~~

~~↓ 550/2004 betragtning 28~~

~~Oplysninger vedrørende luftfartstjenesteudøvere er meget følsomme, og de nationale tilsynsmyndigheder bør derfor ikke videregive oplysninger, som er omfattet af tavshedspligt, hvilket dog ikke må hindre, at der tilrettelægges en ordning for overvågning og offentliggørelse af udøvernes præstationer —~~

~~↓ 549/2004 betragtning19~~

~~Det bør under behørig hensyntagen til opretholdelsen af et højt sikkerhedsniveau regelmæssigt evalueres, hvordan luftfartstjenestesystemet som helhed fungerer på europæisk plan, for at sikre, at de vedtagne foranstaltninger er effektive, og for at kunne foreslå yderligere foranstaltninger.~~

~~↓ 549/2004 betragtning 21~~

~~Virkningerne af de foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning, bør evalueres på grundlag af de rapporter, som Kommissionen regelmæssigt skal forelægge.~~

~~↓ 551/2004 betragtning 19~~

~~Det bør overvejes at udvide konceptet for det øvre luftrum til at omfatte det nedre luftrum i overensstemmelse med en tidsplan og relevante undersøgelser —~~

↓ 549/2004 betragtning 22

~~Denne forordning berører ikke medlemsstaternes beføjelse til at fastsætte bestemmelser om organisationen af deres væbnede styrker. Denne beføjelse kan foranledige medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger, der sikrer, at deres væbnede styrker har tilstrækkeligt luftrum til at opretholde et passende uddannelses- og træningsberedskab. Der bør derfor fastsættes en beskyttelsesklausul, der gør det muligt at udøve denne beføjelse.~~

⇩ nyt

(41) For at tage hensyn til den tekniske eller operationelle udvikling, navnlig ved at ændre bilagene eller ved at supplere bestemmelserne om netstyring, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Indholdet og omfanget af de enkelte delegerede beføjelser er nærmere fastsat i de relevante artikler. Ved vedtagelse af delegerede retsakter i henhold til denne forordning er det navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[40]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(42) Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser for at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning, navnlig med hensyn til vilkårene for de nationale tilsynsmyndigheders ansættelses- og udvælgelsesprocedurer, bestemmelser om den økonomiske certificering af luftfartstjenesteudøvere, bestemmelser om gennemførelse af præstations- og afgiftsordningerne, navnlig fastsættelse af EU-dækkende præstationsmål, klassifikationen af overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, kriterier og procedurer for vurdering af luftfartstjenesteudøvernes og netforvalterens udkast til præstationsplaner og præstationsmål, overvågning af præstationer, bestemmelser for forelæggelse af oplysninger om omkostninger og afgifter, indholdet og fastlæggelsen af omkostningsgrundlaget for afgifter og fastsættelse af enhedsrater for luftfartstjenester, incitamentsordninger og risikodelingsmekanismer, udnævnelsen af netforvalteren og fastsættelse af vilkårene og betingelserne for dennes udnævnelse, netforvalterens opgaver og de forvaltningsordninger, den skal benytte, bestemmelser om udførelse af netfunktionerne, vilkår for høring af interessenter om lufttrafiktjenesteudøvernes vigtige operationelle beslutninger, krav vedrørende tilgængeligheden af operationelle data, betingelser for adgang til og fastsættelse af priser for adgang, anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet samt fastlæggelse af fælles projekter og de styringsmekanismer, der finder anvendelse på

[40] EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

dem. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[41].

↓ 1070/2009 betragtning 11

(tilpasset)

(43) Arbejdsmarkedets parter bør informeres bedre og høres om alle foranstaltninger, der har vigtige sociale virkninger. På ~~fællesskabsplan~~ ⌦ EU-plan ⌫ bør Sektordialogudvalget, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF[42], ligeledes høres.

↓ 549/2004 betragtning 20

(tilpasset)

(44) De sanktioner, der gælder for overtrædelse af denne forordning~~ og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3~~, skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning uden at begrænse sikkerheden.

⇩ nyt

(45) I betragtning af Kongeriget Spaniens retlige stilling med hensyn til suverænitet og jurisdiktion på det område, hvor Gibraltar lufthavn er beliggende, bør denne forordning ikke finde anvendelse på den pågældende lufthavn.

↓ 549/2004 betragtning 24

(tilpasset)

(46) Målet for denne forordning, nemlig ~~oprettelsen~~ ⌦ gennemførelsen ⌫ af et fælles europæisk luftrum, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne ~~og~~⌦ , men ⌫ kan ~~derfor~~ på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre ⌦ nås på ⌫~~gennemføres på fællesskabsplan~~⌦ EU-plan ⌫ ~~, idet der dog i gennemførelsesbestemmelser skal tages hensyn til specifikke lokale forhold~~;~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫ kan derfor vedtage~~træffe~~ foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet~~subsidiaritetsprincippet~~, jf. ~~traktatens~~ artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end~~ud over,~~ hvad der er nødvendigt for at nå ~~dette~~⌦ disse ⌫ mål~~.~~ —

---

[41] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

[42] EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

↓ 550/2004

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 1 (tilpasset) ⇨ nyt

Artikel 1

~~Formål~~ ⌦ Genstand ⌫ og anvendelsesområde

1. ⇨ Ved denne forordning fastsættes bestemmelser vedrørende oprettelse og hensigtsmæssig operation af ⇦ ~~Formålet med initiativet vedrørende oprettelse af~~ det fælles europæiske luftrum ⌦ med henblik på at styrke ⌫ ~~er at forbedre~~ lufttrafikkens nuværende sikkerhedsstandarder, at bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttrafiksystemet, og at forbedre præstationerne generelt inden for systemet af lufttrafikstyring ~~(ATM)~~ og luftfartstjenester ~~(ANS)~~ for den almene lufttrafik i Europa for derigennem at tilgodese alle luftrumsbrugeres behov. ~~Dette~~ ⌦ Det ⌫ fælles europæiske luftrum består af et sammenhængende paneuropæisk net~~ af ruter~~, ⇨ et gradvist mere integreret luftrum, ⇦ netstyrings- og lufttrafikstyringssystemer, som ~~udelukkende~~ er baseret på ~~sikkerhedsmæssige, effektivitetsmæssige og~~sikkerhed, effektivitet,~~ tekniske hensyn~~ ⇨ interoperabilitet og teknologisk modernisering ⇦ til fordel for alle luftrumsbrugere,~~.~~ ⇨ borgerne og miljøet. ⇦ ~~I den sammenhæng fastsættes et harmoniseret regelsæt for oprettelsen af det fælles europæiske luftrum ved denne forordning.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2 (tilpasset)

2. Anvendelsen af denne forordning ~~og de i artikel 3 omhandlede foranstaltninger~~ berører ikke medlemsstaternes højhedsret over deres luftrum og medlemsstaternes krav for så vidt angår den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsspørgsmål som omhandlet i artikel 44~~13~~. Denne forordning ~~og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3,~~ omfatter ikke militære operationer og militær træningsflyvning.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 3 (tilpasset)

3. Anvendelsen af denne forordning ~~og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3,~~ berører ikke medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"). I denne forbindelse er ~~en yderligere målsætning i~~ ⌦ det hensigten med ⌫ denne forordning på det relevante område at bistå medlemsstaterne med at opfylde deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen ved at skabe et grundlag for en fælles fortolkning og ensartet gennemførelse af dens bestemmelser og ved at sikre, at der tages behørigt hensyn til disse bestemmelser i denne forordning og i de tilsvarende gennemførelsesbestemmelser.

↓ 550/2004

~~KAPITEL I~~

~~ALMINDELIGE BESTEMMELSER~~

~~Artikel 1~~

~~Formål og anvendelsesområde~~

~~1. Denne forordning omhandler inden for rammeforordningens anvendelsesområde udøvelsen af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum. Den har til formål at fastsætte fælles krav med henblik på sikker og effektiv udøvelse af luftfartstjenester i Fællesskabet.~~

~~2. Denne forordning gælder for udøvelse af luftfartstjenester for den almene lufttrafik i overensstemmelse med og inden for rammeforordningens anvendelsesområde.~~

↓ 551/2004

~~KAPITEL I~~

~~GENERELLE BESTEMMELSER~~

~~Artikel 1~~

~~Formål og anvendelsesområde~~

~~1. Denne forordning omhandler inden for rammeforordningens anvendelsesområde organisationen og udnyttelsen af det fælles europæiske luftrum. Den har til formål at understøtte konceptet et gradvist mere integreret operativt luftrum som led i den fælles transportpolitik og at fastlægge fælles procedurer for udformning, planlægning og styring, så lufttrafikstyringen kan foregå effektivt og sikkert.~~

~~2. Luftrummet skal udnyttes på en måde, der støtter driften af luftfartstjenesterne som en sammenhængende, logisk helhed i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets~~

~~forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")~~[43] ~~.~~

↓ 551/2004 (tilpasset)

⇨ nyt

~~43~~. ~~Med forbehold af artikel 10 finder denne forordning~~Denne forordning finder anvendelse på det luftrum i ICAO EUR-regionen ~~og AFI-områderne~~, hvor medlemsstaterne er ansvarlige for udøvelsen af lufttrafiktjenester ~~i overensstemmelse med luftfartstjenesteforordningen~~. Medlemsstaterne kan også anvende denne forordning på luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde inden for andre ICAO-~~områder~~regioner, forudsat at de underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

↓ 551/2004

~~4. Flyveinformationsregionerne i det luftrum, som denne forordning finder anvendelse på, offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 1

~~4. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltars lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands retlige holdning til de bestående uoverensstemmelser med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på.~~

⇩ nyt

5. [Hvis forordningen vedtages inden overgangsperiodens udløb: Denne forordning finder ikke anvendelse på Gibraltar lufthavn.]

6. Medmindre andet er fastsat, skal en henvisning til Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet") forstås som en henvisning rettet til agenturet i dets egenskab af sikkerhedsmyndighed og ikke som en myndighed med ansvar for præstationsvurdering.

↓ 549/2004 (tilpasset)

Artikel 2

Definitioner

[43] ~~Jf. side 10 i denne EUT.~~

Med henblik på anvendelsen af denne forordning ~~og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3,~~ gælder følgende definitioner:

↓ 549/2004 (tilpasset)

⇨ nyt

~~1."flyvekontroltjeneste": en tjeneste, som har til opgave:~~

1~~2~~) "tårnkontroltjeneste": ⌦ en flyvekontroltjeneste ⌫ (ATC-tjeneste) for flyvepladstrafik

2~~3~~) "luftfartsinformationstjeneste": en tjeneste, der er oprettet inden for ~~det fastlagte~~ ⌦ et fastlagt ⌫ dækningsområde, og som har ansvaret for at tilvejebringe luftfartsoplysninger og - data, som er nødvendige for luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet

3~~5~~) "luftfartstjenesteudøver": enhver offentlig eller privat enhed, der udøver ⌦ en eller flere ⌫ luftfartstjenester for den almene lufttrafik

4~~4~~) "luftfartstjenester ⌦ (ANS) ⌫": lufttrafiktjenester, kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester ⌦ (CNS) ⌫, ~~vejrtjenester til luftfartsformål~~ ⌦ meteorologiske tjenester (MET), ⌫ ~~og~~ luftfartsinformationstjenester ⌦ (AIS) ⌫ ⇨ og lufttrafikdatatjenester (ADS) ⇦

5~~1~~) "flyvekontroltjeneste": en tjeneste, som har til opgave:

a) at forebygge sammenstød:

i) mellem luftfartøjer ~~og~~

ii) mellem luftfartøjer og hindringer på manøvreområdet ~~,~~ ~~og~~

b) at fremme og opretholde en velordnet regulering af lufttrafikken

---

⇩ nyt

6) "lufttrafikdatatjenester": tjenester, der består i indsamling, aggregering og integration af operationelle data fra udøvere af overvågningstjenester, udøvere af MET og AIS og netfunktioner og fra andre relevante enheder eller levering af behandlede data med henblik på lufttrafikkontrol og lufttrafikstyring

7) "lufttrafikregulering og kapacitetsforvaltning (ATFCM)": en tjeneste, der tilsigter at beskytte flyvekontrollen mod overforsyning og optimere udnyttelsen af den disponible kapacitet

---

↓ 549/2004 (tilpasset)

⇨ nyt

8~~9~~) "lufttrafikregulering ⌦ (ATFM) ⌫": en funktion ⇨ eller en tjeneste ⇦, som er etableret med det formål at medvirke til sikker, velordnet og hurtig afvikling af lufttrafikken ⇨ ad hele flyvevejen ⇦ved at sikre, at flyvekontrolkapaciteten udnyttes

maksimalt, og at trafikmængden er forenelig med den kapacitet, som er angivet af vedkommende lufttrafiktjenesteudøvere

---

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra b)

⇨ nyt

9~~10~~) "lufttrafikstyring (ATM)": de samlede luftbårne og jordbaserede funktioner ⇨ eller tjenester ⇦ (lufttrafiktjenester, luftrumsstyring og lufttrafikregulering), der kræves for at sikre, at luftfartøjer kan operere sikkert og effektivt i alle faser af en flyvning

---

↓ 549/2004

10~~11~~) "lufttrafiktjenester": de forskellige flyveinformationstjenester, alarmeringstjenester, lufttrafikrådgivningstjenester og flyvekontroltjenester (område- , indflyvnings- og tårnkontroltjenester)

11~~6~~) "luftrumsblok": et luftrum af nærmere angivne dimensioner i tid og rum, inden for hvilket der udøves luftfartstjenester

12~~7~~) "luftrumsstyring": en planlægningsfunktion, der primært tager sigte på at maksimere udnyttelsen af det disponible luftrum gennem dynamisk fordeling af tiden og eventuelt opdeling af luftrummet mellem de forskellige kategorier af luftrumsbrugere ud fra kortfristede behov

---

⇩ nyt

13) "luftrumsstruktur" et specifikt udsnit af luftrummet, der er fastlagt med henblik på at garantere en sikker og optimal operation af luftfartøjer

---

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra a) (tilpasset)

14~~8~~) "luftrumsbrugere": operatører af luftfartøjer, der ⌦ opereres i henhold til ⌫ ~~anvendes i forbindelse med~~⌦ bestemmelser gældende for ⌫ almen lufttrafik

---

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra g)

15~~23b~~) "alarmtjenester": en tjeneste, som har til formål at underrette relevante organisationer om luftfartøjer~~fly~~, der har brug for eftersøgnings- og redningsbistand, og i givet fald at bistå sådanne organisationer

🡻 549/2004 ⇨ nyt

16~~13~~) "indflyvningskontroltjeneste": en flyvekontroltjeneste for ankommende og afgående kontrollerede flyvninger

17~~12~~) "områdekontroltjeneste": en flyvekontroltjeneste for kontrollerede flyvninger ⇨ inden for kontrolområder ⇦ ~~inden for en luftrumsblok~~

⇩ nyt

18) "referenceværdi": en værdi fastlagt ved et skøn med henblik på at fastsætte præstationsmål, som vedrører fastlagte omkostninger eller fastlagte enhedsomkostninger i det år, der går forud for påbegyndelsen af den relevante referenceperiode

19) "benchmarkgruppe": en gruppe af lufttrafiktjenesteudøvere med ensartede operationelle og økonomiske rammevilkår

20) "værdifordeling": den værdi, der opnås for en given lufttrafiktjenesteudøver ved at fordele et EU-dækkende præstationsmål på niveauet for hver enkelt lufttrafiktjenesteudøver og benytte denne som reference for at vurdere overensstemmelsen mellem det præstationsmål, der er fastsat i udkastet til præstationsplan, og det EU-dækkende præstationsmål

🡻 549/2004

~~14) "bundt af tjenester": to eller flere luftfartstjenester~~

🡻 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra d) (tilpasset) ⇨ nyt

21~~15~~) "certifikat": et dokument, som udstedes af ⇨ agenturet, ⇦ en national ~~tilsynsmyndighed~~ ⇨ kompetent myndighed ⇦ ⌦ eller af en national tilsynsmyndighed ⌫ i en form foreskrevet i national lovgivning, og som bekræfter, at ⇨ en udøver af lufttrafikstyring og ⇦ en luftfartstjenesteudøver opfylder de krav, der er forbundet med at udøve en bestemt tjeneste

⇩ nyt

22) "fælles informationstjeneste (CIS)": en tjeneste, der består i at indsamle statiske og dynamiske data og formidle disse med henblik på at muliggøre udøvelse af trafikstyringstjenester for ubemandede luftfartøjer

---

🡻 549/2004

23~~16~~) "kommunikationstjenester": faste og mobile luftfartstjenester med henblik på jord til jord-, luft til jord- og luft til luft-kommunikation i forbindelse med flyvekontrol

~~18) "driftskoncept": kriterierne for operativ anvendelse af det europæiske lufttrafikstyringsnet eller dele deraf~~

24~~19~~) "komponenter": materielle genstande såsom hardware og immaterielle genstande såsom software, som det europæiske lufttrafikstyringsnets (EATMN) interoperabilitet bygger på

⇩ nyt

25) "kontrolområde": et kontrolleret luftrum, der strækker sig opefter fra en fastsat grænse over jorden

26) "fælles beslutningstagning": proces, hvor beslutninger træffes i løbende interaktion og høring med medlemsstaterne, operationelle interessenter og eventuelle andre aktører

---

🡻 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra j)

⇨ nyt

27)~~41~~"grænseoverskridende tjenester": ~~en situation, hvor~~ luftfartstjenesterne udøves i en medlemsstat af en tjenesteudøver, ⇨ der har sit hovedforretningssted i en anden medlemsstat ⇦ ~~der har certifikat i en anden medlemsstat~~

⇩ nyt

28) "erklæring" med henblik på lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester: en erklæring som defineret i artikel 3, nr. 10), i forordning (EU) 2018/1139

29) "overflyvningsluftfartstjenester": lufttrafiktjenester i forbindelse med kontroloverv̊agning af et luftfartøj fra afslutningen af start og indledende opstigning indtil påbegyndelsen af indflyvnings- og landingsfasen samt de underliggende luftfartstjenester, der er nødvendige for at udøve overflyvningsluftfartstjenester

30) "overflyvningsafgiftszone": et udsnit af luftrummet, der strækker sig fra jorden og op til og med det øvre luftrum, for hvilket der udøves overflyvningsluftfartstjenester, og for hvilket der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag

---

🡻 549/2004 (tilpasset)

31~~20~~) "Eurocontrol": Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, som blev oprettet i henhold til den internationale konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed[~~44~~]

32~~17~~) "det europæiske lufttrafikstyringsnet" (EATMN): den samling af systemer opført i punkt 3.1 i bilag VIII~~I~~ til ~~Europa-Parlamentets og Rådets~~ forordning (EU) 2018/1139~~(EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen")~~[~~45~~], som muliggør udøvelse af luftfartstjenester i ~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫, herunder interface ved grænserne med tredjelande

---

🡻 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra c) (tilpasset)

33~~13a~~) "⌦ den europæiske ⌫ ATM-masterplan~~masterplanen~~": den plan, som Rådet har godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF[46]~~[41]~~ i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007[47] som ændret~~ af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR)[42]~~

🡻 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra f)

⇨ nyt

34~~22~~) "fleksibel udnyttelse af luftrummet": et luftrumsstyringskoncept, ⇨ der bygger på et grundlæggende princip om, at luftrummet hverken bør udpeges som rent civilt eller rent militært luftrum, men snarere betragtes som et kontinuum, hvori alle brugerkrav skal opfyldes så vidt muligt ⇦ ~~der anvendes i ECAC-området (ECAC — Den Europæiske Konference for Civil Luftfart), på grundlag af "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace", som er udgivet af Eurocontrol~~;

---

44 ~~Konventionen er ændret ved protokollen af 12. februar 1981 og revideret ved protokollen af 27. juni 1997.~~

45 ~~Jf. side 33 i denne EUT.~~

46 EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41.

47 Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) (EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1).

↓ 549/2004

~~23) "flyveinformationsregion": et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der udøves flyveinformations- og alarmeringstjeneste~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra g) (tilpasset)

35~~23 a~~) "~~flyinformationstjeneste~~⌦ flyveinformationstjeneste ⌫": en tjeneste, som har til formål at levere rådgivning og informationer, der fremmer en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken

↓ 549/2004

~~24) "flyveniveau": flade med konstant lufttryk, som bestemmes med trykværdien 1013,2 hektopascal som udgangspunkt, og som er adskilt fra andre sådanne flader med bestemte trykintervaller~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra h)

~~25) "funktionel luftrumsblok": en luftrumsblok, som er baseret på operationelle krav og er oprettet uden hensyntagen til landegrænser, hvori udøvelsen af luftfartstjenester og tilknyttede funktioner er præstationsorienteret og optimeret med henblik på, at der i hver funktionel luftrumsblok indføres øget samarbejde blandt luftfartstjenesteudøverne eller i givet fald en integreret tjenesteudøver~~

↓ 549/2004 (tilpasset)

⇨ nyt

36~~26~~) "almen lufttrafik": al flyvning, der foretages med civile luftfartøjer, samt al flyvning, der foretages med statsluftfartøjer (herunder militærets, toldvæsenets og politiets luftfartøjer), hvis ~~denne flyvning~~⌦ disse flyvninger ⌫ foretages i overensstemmelse med ⌦ de procedurer, der benyttes af ICAO (Organisationen for International Civil Luftfart), som blev oprettet ved Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart ⌫~~ICAO's procedurer~~

~~27) "ICAO": Organisationen for International Civil Luftfart, der blev oprettet ved Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart~~

37~~28~~) "interoperabilitet": et sæt funktionelle, tekniske og operationelle egenskaber, som kræves af systemerne og komponenterne i det europæiske lufttrafikstyringsnet og af de procedurer, der gælder for drift heraf, for at muliggøre en sikker, homogen

og effektiv drift~~. Interoperabilitet opnås ved at sørge for, at systemerne og komponenterne opfylder de væsentlige krav~~

38~~29~~"~~vejrtjenester~~⌦ meteorologiske tjenester ⌫": ⌦ de ⌫ faciliteter og tjenester, der forsyner luftfartøjer med vejrmeldinger,⇨ advarsler, ⇦ underretninger og observationer ⇨ til luftfartsformål ⇦ samt alle andre former for meteorologiske oplysninger og data, som stater leverer til luftfartsformål

---

⇩ nyt

39) "national kompetent myndighed": de enheder, som er defineret i artikel 3, nr. 34), i forordning (EU) 2018/1139

40) "national tilsynsmyndighed": det eller de nationale organer, som af en medlemsstat har fået overdraget varetagelsen af andre opgaver i henhold til denne forordning end de opgaver, som den kompetente nationale myndighed varetager

---

🡻 549/2004 (tilpasset)

41~~30~~) "navigationstjenester": ⌦ de ⌫ faciliteter og tjenester, der forsyner luftfartøjer med oplysninger om position og tid

---

⇩ nyt

42) "netkrise": en situation, hvor der ikke kan udøves lufttrafikstyring og luftfartstjenester på det nødvendige niveau, hvilket medfører et større tab af netkapacitet eller en større ubalance mellem nettets kapacitet og efterspørgsel eller en større fejl i informationsstrømmen i en eller flere dele af nettet som følge af en usædvanlig og uforudset situation

43) "netforvalter": den enhed, der har fået overdraget de opgaver, der er nødvendige for at bidrage til gennemførelsen af de netfunktioner, der er omhandlet i artikel 26, i overensstemmelse med artikel 27

🡻 549/2004 (adapted)

⇨ nyt

44~~31~~) "operationelle data": oplysninger vedrørende alle faser af en flyvning, der er nødvendige for, at luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører og andre involverede aktører kan ~~træffe operationelle beslutninger~~ ⇨ opfylde deres operationelle formål ⇦

~~32) "procedure" som anvendt i interoperabilitetsforordningen: en standardmetode for enten den tekniske eller den operationelle anvendelse af systemer i forbindelse med aftalte og validerede driftskoncepter, der kræver ensartet gennemførelse i det europæiske lufttrafikstyringsnet~~

⇩ nyt

45) "præstationsplan": en plan, som alt efter tilfældet udarbejdes eller vedtages af lufttrafiktjenesteudøverne og netforvalteren, og som har til formål at forbedre luftfartstjenesters og netfunktioners præstation

🡻 549/2004

46~~33~~) "ibrugtagning": den første operationelle anvendelse efter den oprindelige installation eller efter en opgradering af et system

47~~34~~) "rutenet": et net af nærmere fastsatte ruter til kanalisering af den almene lufttrafik, hvor dette er nødvendigt for udøvelse af flyvekontroltjeneste

~~35) "ruteføring": den valgte rute, der skal følges af et luftfartøj under en flyvning~~

~~36) "homogen drift": drift af hele det europæiske lufttrafikstyringsnet på en sådan måde, at det for brugeren at se fungerer, som om der kun var tale om ét system~~

⇩ nyt

48) "SESAR-definitionsfasen": den fase, der omfatter oprettelse og ajourføring af SESAR-projektets langsigtede vision, af det relaterede koncept med operationer, der muliggør forbedringer i alle faser af flyvningen, af de nødvendige væsentlige operationelle ændringer inden for EATMN og af de nødvendige udviklings- og implementeringsprioriteter

49) "SESAR-implementeringsfasen": de på hinanden følgende industrialiserings- og gennemførelsesfaser, hvorunder følgende aktiviteter udføres: standardisering, produktion og certificering af udstyr på jorden og luftbårent udstyr og processer, der er nødvendige for at gennemføre SESAR-løsninger (industrialisering) og udbudsindkøb, installation og ibrugtagning af udstyr og systemer, der bygger på SESAR-løsninger, herunder tilknyttede operationelle procedurer (gennemførelse)

50) "SESAR-udviklingsfasen": den fase, hvori forsknings-, udviklings- og valideringsaktiviteter udføres med henblik på at levere modne SESAR-løsninger

51) "SESAR-projektet": et projekt til modernisering af lufttrafikstyringen i Europa, hvormed det tilsigtes at oprette en højtydende, standardiseret og interoperabel lufttrafikstyringsinfrastruktur i Unionen, og som består af en innovationscyklus, der omfatter SESAR-definitionsfasen, SESAR-udviklingsfasen og SESAR-implementeringsfasen

52) "SESAR-løsning": et implementerbart output af SESAR-udviklingsfasen, hvorved der indføres nye eller forbedrede standardiserede og interoperable operationelle procedurer eller teknikker

↓ 549/2004

53~~38~~) "overvågningstjenester": de faciliteter og tjenester, der anvendes til bestemmelse af de enkelte luftfartøjers positioner med henblik på sikker adskillelse

54~~39~~) "system": samlingen af jordbaserede og luftbårne komponenter samt luftrumsbaseret udstyr, der understøtter luftfartstjenesterne i alle faser af en flyvning

⇩ nyt

55) "indflyvnings- og tårnkontroltjenester": flyvepladsers flyvekontroltjenester eller flyveinformationstjenester, som omfatter lufttrafikrådgivnings- og alarmeringstjenester, lufttrafiktjenester i forbindelse med luftfartøjers indflyvning og udflyvning inden for en afstand fra den pågældende lufthavn, der er nødvendig for at opfylde de operationelle krav, samt de nødvendige underliggende luftfartstjenester

56) "tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone": en lufthavn eller en gruppe af lufthavne, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor tårn- og indflyvningskontroltjenester udøves, og for hvilket der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag

↓ 549/2004

57~~40~~) "opgradering": enhver ændring, der påvirker et systems operationelle egenskaber

↓ 549/2004

~~*Artikel 3*~~

~~Fællesskabets indsatsområder~~

~~1. Denne forordning fastsætter et harmoniseret regelsæt for oprettelsen af det fælles europæiske luftrum sammen med:~~

~~a) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen")~~[48]

~~b) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")~~[49]~~, og~~

[48] ~~Jf. side 20 i denne EUT.~~
[49] ~~Jf. side 10 i denne EUT.~~

~~c) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen")[50]~~

~~og sammen med de gennemførelsesbestemmelser, som Kommissionen vedtager på grundlag af denne forordning og ovennævnte forordninger.~~

~~2. De i stk. 1 omhandlede forordninger finder anvendelse med forbehold af denne forordning.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 3 (tilpasset) ⇨ nyt

KAPITEL II

⌦ NATIONALE TILSYNSMYNDIGHEDER ⌫

Artikel 3~~4~~

⌦ Udpegelse og oprettelse af samt krav til ⌫ ~~N~~nationale tilsynsmyndigheder

1. Medlemsstaterne enten udpeger eller opretter i fællesskab eller hver for sig et eller flere organer som deres nationale tilsynsmyndighed til at varetage de opgaver, som påhviler en sådan myndighed ~~i henhold til~~⌦ ifølge ⌫ denne forordning~~ og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3~~.

~~2. De nationale tilsynsmyndigheder er uafhængige af luftfartstjenesteudøverne. Denne uafhængighed opnås gennem en passende adskillelse mellem de nationale tilsynsmyndigheder og tjenesteudøvere, i det mindste på det funktionelle plan.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 3 (adapted) ⇨ nyt

~~3~~2. De nationale tilsynsmyndigheder udøver deres beføjelser på en uvildig, uafhængig og gennemskuelig måde~~:~~ ~~Dette opnås ved at anvende hensigtsmæssige ledelses- og kontrolmekanismer~~ ⇨ , og de skal være organiseret, bemandet, ledet og finansieret i overensstemmelse hermed. ⇦ ~~, herunder inden for en medlemsstats administration. Imidlertid hindrer dette ikke de nationale tilsynsmyndigheder i at gennemføre deres opgaver inden for rammerne af de organisationsregler, der er gældende for nationale civile luftfartsmyndigheder eller andre offentlige organer.~~

---

[50] ~~Jf. side 26 i denne EUT.~~

⇩ nyt

3. Med forbehold af stk. 1 skal de nationale tilsynsmyndigheder være juridisk adskilt fra og uafhængige af enhver anden offentlig eller privat enhed med hensyn til organisation, funktion, retlig struktur og beslutningstagning.

De nationale tilsynsmyndigheder skal ligeledes være uafhængige af enhver luftfartstjenesteudøver med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning.

4. Medlemsstaterne kan oprette nationale tilsynsmyndigheder, som er kompetente for flere regulerede sektorer, hvis sådanne integrerede tilsynsmyndigheder opfylder de krav om uafhængighed, der er fastsat i denne artikel. Den nationale tilsynsmyndighed kan også, hvad angår organisationsstrukturen, forenes med den nationale konkurrencemyndighed, der er omhandlet i artikel 11 i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003[51], hvis det fælles organ opfylder de krav til uafhængighed, der er fastsat i denne artikel.

5. De nationale tilsynsmyndigheders personale skal opfylde følgende krav:

a) De ansættes i henhold til klare og gennemsigtige procedurer, der garanterer deres uafhængighed.

b) De udvælges efter deres særlige kvalifikationer, herunder relevante kompetencer og relevant erfaring, eller også skal de fuldføre en passende oplæring.

De nationale tilsynsmyndigheders personale handler uafhængigt, og de skal navnlig undgå interessekonflikter mellem udøvelsen af luftfartstjenester og udførelsen af deres opgaver.

6. Foruden kravene i stk. 5 udpeges personer med ansvar for strategiske beslutninger af en enhed i den pågældende medlemsstat, som ikke direkte udøver ejerskabsrettigheder over luftfartstjenesteudøvere. Medlemsstaterne afgør, hvorvidt disse personer udpeges for en fast periode, som kan forlænges, eller på et permanent grundlag, som kun giver mulighed for afskedigelse af årsager, der ikke vedrører deres beslutningstagning. Personer med ansvar for strategiske beslutninger må hverken søge eller modtage instruktioner fra nogen regering eller anden offentlig eller privat enhed, når de udfører den nationale tilsynsmyndigheds opgaver, og de skal have fuld bemyndigelse til at ansætte og lede deres personale.

De skal afholde sig fra enhver direkte eller indirekte interesse, som kan anses for at berøre deres uafhængighed, og som kan have indflydelse på udøvelsen af deres funktioner. De afgiver til dette formål årligt en loyalitetserklæring og en interesseerklæring, hvori de angiver alle direkte eller indirekte interesser.

Personer med strategisk beslutningsansvar, revisionsansvar eller ansvar for andre hverv, der er direkte knyttet til præstationsmål eller tilsynet med luftfartstjenesteudøvere, må ikke varetage nogen stilling eller noget ansvar hos en luftfartstjenesteudøver i mindst to år efter, at deres ansættelse i den nationale tilsynsmyndighed er ophørt.

[51] Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 81 og 82 (EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1).

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 3 (tilpasset) ⇨ nyt

74. Medlemsstaterne sørger for, at de nationale tilsynsmyndigheder råder over nødvendige ⌦ finansielle ⌫ ressourcer og kapaciteter til at udføre de opgaver effektivt og rettidigt, som de har fået pålagt i henhold til denne forordning. ⇨ De nationale tilsynsmyndigheder forvalter deres personale på grundlag af egne bevillinger, der fastsættes i forhold til de opgaver, som myndigheden skal fuldføre i henhold til artikel 4. ⇦

⇩ nyt

8. En medlemsstat kan anmode agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, om at udføre de opgaver i relation til gennemførelsen af de præstations- og afgiftsordninger, der er fastsat i artikel 14, 17, 19, 20, 21, 22 og 25 og i de i artikel 18 og 23 nævnte gennemførelsesretsakter, som den nationale tilsynsmyndighed i den pågældende medlemsstat har ansvaret for i henhold til denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf.

Så snart agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, accepterer en sådan anmodning, betragtes det som den tilsynsmyndighed, der er ansvarlig for de opgaver, som anmodningen omfatter, og den anmodende medlemsstats nationale tilsynsmyndighed fritages for ansvaret for disse opgaver. Bestemmelserne i forordning (EU) 2018/1139 vedrørende agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, finder anvendelse på udførelsen af disse opgaver, herunder opkrævning af gebyrer og afgifter.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 3 ⇨ nyt

95. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og adresser på de nationale tilsynsmyndigheder samt ændringer heraf og anfører, hvilke foranstaltninger der er truffet for at sikre, at ⇨ denne artikel ⇦ ~~stk. 2, 3 og 4~~ overholdes.

⇩ nyt

10. Kommissionen fastsætter gennemførelsesbestemmelser med retningslinjer for de i stk. 5, litra a) og b), omhandlede ansættelses- og udvælgelsesprocedurer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 1 (tilpasset)

Artikel 4~~2~~

De nationale tilsynsmyndigheders opgaver

1. De i ~~rammeforordningens~~ artikel 3 ~~4~~ omhandlede nationale tilsynsmyndigheder: ~~fører passende tilsyn med anvendelsen af denne forordning og påser navnlig, at luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester vedrørende det luftrum, der hører ind under den medlemsstats ansvarsområde, som har udpeget eller oprettet den relevante myndighed, opererer sikkert og effektivt.~~

⇩ nyt

a) udfører de aktiviteter, der er nødvendige for at udstede de økonomiske certifikater, der er omhandlet i artikel 6, herunder tilsynet med indehaverne af disse økonomiske certifikater

b) fører tilsyn med, at kravene til udbudsindkøb, jf. artikel 8, stk. 6, anvendes korrekt

c) anvender de præstations- og afgiftsordninger, der er fastsat i artikel 10-17 og 19-22 samt i de i artikel 18 og 23 nævnte gennemførelsesretsakter, inden for rammerne af deres opgaver som fastsat ved disse artikler og retsakter og fører desuden tilsyn med anvendelsen af forordningen for så vidt angår gennemsigtighed i de udpegede lufttrafiktjenesteudøveres regnskaber i henhold til artikel 25.

2. De nationale tilsynsmyndigheder har ansvaret for at vurdere og godkende prisfastsættelsen for udøvelsen af den fælles informationstjeneste i henhold til artikel 9.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 1 (tilpasset) ⇨ nyt

3~~2~~. ~~Med henblik herpå~~ ~~foretager den enkelte nationale tilsynsmyndighed~~Hver national tilsynsmyndighed ~~behørige~~ ⌦ udfører de nødvendige ⌫ inspektioner ~~og undersøgelser~~ ⇨ , revisioner og andre overvågningsaktiviteter ⇦ for at ⇨ afdække tilfælde, hvor enheder, som er omfattet af deres tilsyn i henhold til denne forordning, muligvis ikke opfylder kravene i forordningen eller i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf ⇦ ~~verificere, at kravene i denne forordning opfyldes, herunder kravene til personaleressourcer til udøvelse af luftfartstjenester~~.

Den træffer alle nødvendige håndhævelsesforanstaltninger, som i givet fald kan omfatte ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af de økonomiske certifikater, den har udstedt i henhold til artikel 6.

De berørte luftfartstjenesteudøvere, lufthavnsoperatører og udøvere af fælles informationstjenester skal efterleve de foranstaltninger, som de nationale tilsynsmyndigheder har truffet i den forbindelse.

⇩ nyt

Artikel 5

Samarbejde mellem nationale tilsynsmyndigheder

1. De nationale tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger og arbejder sammen i et netværk inden for rammerne af det i artikel 114a i forordning (EU) 2018/1139 omhandlede rådgivende udvalg for præstationsvurdering.

2. De nationale tilsynsmyndigheder arbejder alt efter behov sammen via samarbejdsordninger for at yde hinanden gensidig bistand i forbindelse med deres overvågnings- og tilsynsopgaver og undersøgelser af forskellig art.

🡻 1070/2009 Artikel 2, stk. 1

(tilpasset)

⇨ nyt

3. ~~Når der er tale om funktionelle luftrumsblokke, som strækker sig over~~ ⇨ De nationale tilsynsmyndigheder letter luftfartstjenesteudøvernes udøvelse af grænseoverskridende tjenester med henblik på at forbedre nettets præstation. Udøves luftfartstjenester i et ⇦ luftrum, der henhører under ⌦ to eller flere ⌫ ~~mere end én medlemsstats~~⌦ medlemsstaters ⌫ ansvarsområde, indgår de berørte medlemsstater en aftale om det tilsyn, ⇨ som de skal foretage i henhold til denne forordning, med ⇦ ~~,der er omhandlet i denne artikel, for så vidt angår de~~ de ⌦ berørte ⌫ luftfartstjenesteudøvere~~, der udøver tjenester i forbindelse med de pågældende luftrumsblokke~~. ⇨ De berørte nationale tilsynsmyndigheder kan udarbejde en plan, der fastsætter gennemførelsen af deres samarbejde, med henblik på aftalens anvendelse. ⇦

🡻 1070/2009 Artikel 2, stk. 1

~~4. De nationale tilsynsmyndigheder arbejder tæt sammen om at sikre et tilstrækkeligt tilsyn med luftfartstjenesteudøvere med gyldigt certifikat fra en medlemsstat, som også udøver tjenester i forbindelse med luftrum, der hører ind under en anden medlemsstats ansvarsområde. Et sådant samarbejde skal omfatte aftaler om, hvordan manglende opfyldelse af de relevante fælles krav, jf. artikel 6, eller betingelser, jf. bilag II, skal behandles.~~

🡻 1070/2009 Artikel 2, stk. 1

~~5. Hvor der leveres luftfartstjenester på tværs af grænser, skal en sådan ordning omfatte en aftale om gensidig anerkendelse af de tilsynsopgaver, der er nævnt i stk. 1 og 2 samt af~~

~~resultatet af disse opgaver. Denne gensidige anerkendelse gælder ligeledes i forbindelse med ordninger for anerkendelse de nationale tilsynsmyndigheder imellem af certificeringsprocessen for tjenesteudøvere.~~

⇩ nyt

4. Udøves luftfartstjenester i et luftrum, der hører ind under en anden medlemsstats ansvarsområde, fastsættes det i de i stk. 3 omhandlede aftaler, at hver enkelt myndighed gensidigt anerkender udførelsen af de tilsynsopgaver, der er fastsat i denne forordning, og resultaterne af udførelsen af disse opgaver. Det skal også angives, hvilken national tilsynsmyndighed der er ansvarlig for den økonomiske certificering, der er fastsat i artikel 6.

🡻 1070/2009 Artikel 2, stk. 1

(tilpasset)

⇨ nyt

~~6~~5. De nationale tilsynsmyndigheder kan endvidere, ~~såfremt~~ ⌦ hvis ⌫ det er tilladt ifølge national lovgivning og med henblik på regionalt samarbejde, indgå aftaler om opdeling af ansvarsområderne i forbindelse med tilsynsopgaverne. ⇨ *De underretter Kommissionen om disse aftaler*. ⇦

🡻 1070/2009 Artikel 2, stk. 1

~~*Artikel 3*~~

~~Kvalificerede enheder~~

~~1. De nationale tilsynsmyndigheder kan beslutte helt eller delvis at overdrage de inspektioner og undersøgelser, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, til kvalificerede enheder, som opfylder kravene i bilag I.~~

~~2. En sådan overdragelse fra en national tilsynsmyndighed er gyldig i Fællesskabet i en periode på tre år, der kan forlænges. Nationale tilsynsmyndigheder kan pålægge enhver af de kvalificerede enheder, som er beliggende i Fællesskabet, at foretage disse inspektioner og undersøgelser.~~

🡻 1070/2009 Artikel 1, stk. 5

~~*Artikel 10*~~

~~Høring af interessenter~~

~~1. Medlemsstaterne, som handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, opretter høringsmekanismer med henblik på passende inddragelse af interessenterne, herunder faglige sammenslutninger, i oprettelsen af det fælles europæiske luftrum.~~

↓ 550/2004 (tilpasset)

KAPITEL III

~~BESTEMMELSER VEDRØRENDE~~ TJENESTEUDØVELSE

↓ 550/2004 (tilpasset)

~~Artikel 6~~

~~**Fælles krav**~~

~~De fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester fastlægges efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 3. De fælles krav omfatter følgende aspekter:~~

- ~~teknisk og operativ kompetence og egnethed~~
- ~~sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer og -processer~~
- ~~rapporteringssystemer~~
- ~~tjenesternes kvalitet~~
- ~~økonomisk styrke~~
- ~~ansvars- og forsikringsdækning~~
- ~~ejerforhold og organisatorisk struktur, herunder forebyggelse af interessekonflikter~~
- ~~menneskelige ressourcer, herunder passende bemandingsplaner~~
- ~~sikkerhed (security).~~

Artikel 6~~7~~

⌦ Økonomisk ⌫ c~~C~~ertificering af ⌦ og krav til ⌫ luftfartstjenesteudøvere

~~1. Udøvelsen af enhver form for luftfartstjenester i Fællesskabet kræver certificering fra medlemsstaterne.~~

↓ 550/2004

~~2. Ansøgninger om certificering indgives til den nationale tilsynsmyndighed i den medlemsstat, hvor ansøgeren har sit hovedaktivitetssted og eventuelt sit vedtægtsmæssige hjemsted.~~

⇩ nyt

1. Luftfartstjenesteudøverne er pålagt at være i besiddelse af visse certifikater i henhold til artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139, og de skal desuden være i besiddelse af et økonomisk

certifikat. Dette økonomiske certifikat udstedes efter anmodning, når ansøgeren har godtgjort en tilstrækkelig finansiel soliditet og opnået en passende ansvars- og forsikringsdækning.

Det i dette stykke nævnte økonomiske certifikat kan begrænses, suspenderes eller tilbagekaldes, hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne for udstedelse og opretholdelse af et sådant certifikat.

2. En enhed, der er i besiddelse af et økonomisk certifikat som omhandlet i stk. 1 og et certifikat som omhandlet i artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139, har ret til at udøve luftfartstjenester for luftrumsbrugere i Unionen på ikkediskriminerende vilkår, jf. dog artikel 7, stk. 2.

3. Det økonomiske certifikat som omhandlet i stk. 1 og certifikatet som omhandlet i artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 kan være underlagt en eller flere betingelser, der er fastsat i bilag I. Disse skal være objektivt begrundede og skal være ikkediskriminerende, forholdsmæssige og gennemskuelige. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 36 for at ændre listen i bilag I med henblik på at sikre lige konkurrencevilkår og modstandsdygtighed i forbindelse med udøvelse af tjenester.

4. De nationale tilsynsmyndigheder i den medlemsstat, hvor den fysiske eller juridiske person, der ansøger om et økonomisk certifikat, har sit hovedforretningssted eller, hvis vedkommende ikke har noget hovedforretningssted, hvor vedkommende har sin bopæl eller sit hjemsted, er ansvarlige for de opgaver, der er fastsat i denne artikel, for så vidt angår de økonomiske certifikater. Udøves luftfartstjenester i et luftrum, der henhører under to eller flere medlemsstaters ansvarsområde, er de ansvarlige nationale tilsynsmyndigheder de myndigheder, som angives i henhold til artikel 5, stk. 4.

5. Ved anvendelsen af stk. 1 skal de nationale tilsynsmyndigheder:

a) modtage og vurdere de ansøgninger, der er indgivet til dem, og, hvis det er relevant, udstede eller forny økonomiske certifikater

b) føre tilsyn med indehavere af økonomiske certifikater.

6. Kommissionen vedtager efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3, gennemførelsesbestemmelser vedrørende de nærmere krav til finansiel soliditet, særlig finansiel styrke og finansiel modstandsdygtighed samt ansvars- og forsikringsdækning. For at sikre en ensartet gennemførelse og efterlevelse af denne artikels stk. 1, 4 og 5 vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3, om fastsættelse af gennemførelsesbestemmelser vedrørende certificeringsbestemmelser og -procedurer samt gennemførelse af de undersøgelser, inspektioner, revisioner og andre overvågningsaktiviteter, der er nødvendige for at sikre, at den nationale tilsynsmyndighed fører effektivt tilsyn med de enheder, der er omfattet af denne forordning.

↓ 550/2004

~~3. De nationale tilsynsmyndigheder udsteder et certifikat til en luftfartstjenesteudøver, hvis denne opfylder de fælles krav, jf. artikel 6. Certifikaterne kan udstedes særskilt for hver enkelt type luftfartstjeneste som defineret i rammeforordningens artikel 2 eller for et bundt af sådanne tjenester, bl.a. hvor en lufttrafiktjenesteudøver, uanset dennes retlige status, driver og vedligeholder sit eget kommunikations-, navigations- og overvågningssystem. Der gennemføres regelmæssig kontrol med certifikaterne.~~

~~4. Certifikaterne skal angive luftfartstjenesteudøvernes rettigheder og forpligtelser, herunder ikke-diskriminerende adgang til tjenester for luftrumsbrugere, navnlig med hensyn til sikkerhed. Certificeringen må kun underlægges betingelserne i bilag II. Disse skal være objektivt begrundede og skal være ikkediskriminerende, forholdsmæssige og gennemskuelige.~~

~~5. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne tillade udøvelse af luftfartstjenester i hele eller en del af luftrummet under deres ansvarsområde uden certificering, hvis udøveren af sådanne tjenester primært udbyder disse til anden flyvning end almen lufttrafik. I sådanne tilfælde underretter den berørte medlemsstat Kommissionen og de øvrige medlemsstater om sin beslutning og om de foranstaltninger, der er truffet for at sikre, at de fælles krav opfyldes i videst muligt omfang.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 3

~~7. De nationale tilsynsmyndigheder overvåger opfyldelsen af de fælles krav og de betingelser, der er knyttet til certifikaterne. De nærmere detaljer i forbindelse med tilsynet indgår i de årlige rapporter, som medlemsstaterne indsender i henhold til artikel 12, stk. 1, i rammeforordningen. Hvis en national tilsynsmyndighed finder, at indehaveren af et certifikat ikke længere opfylder disse krav eller betingelser, træffer den passende foranstaltninger, idet den samtidig sikrer kontinuiteten i tjenesterne, så længe sikkerheden ikke bringes i fare. Sådanne foranstaltninger kan også omfatte en tilbagekaldelse af certifikatet.~~

↓ 550/2004

~~8. En medlemsstat anerkender alle certifikater, der er udstedt i en anden medlemsstat i overensstemmelse med denne artikel.~~

~~9. Medlemsstaterne kan under ganske særlige omstændigheder udsætte anvendelsen af denne artikel indtil seks måneder efter den dato, der følger af artikel 19, stk. 2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om en sådan udsættelse og begrunder den.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 4

⇨ nyt

Artikel 7~~8~~

Udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere

1. Medlemsstaterne sikrer for så vidt angår luftrummet under deres ansvarsområde, at der udøves lufttrafiktjenester med eneret inden for specifikke luftrumsblokke. Med henblik herpå udpeger medlemsstaterne~~en lufttrafiktjenesteudøver, som er indehaver af et certifikat, der er gyldigt i Fællesskabet.~~ ⇨ enkeltvis eller i fællesskab en eller flere lufttrafiktjenesteudøvere. Lufttrafiktjenesteudøverne skal opfylde følgende betingelser: ⇦

⇩ nyt

a) De skal være i besiddelse af et gyldigt certifikat eller en gyldig erklæring som omhandlet i artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 og et økonomisk certifikat i henhold til artikel 6, stk. 1.

b) De skal opfylde de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav.

Enhver beslutning om udpegelse af en lufttrafiktjenesteudøver må højst være gyldig i ti år. Medlemsstaterne kan beslutte at forny udpegelsen af en lufttrafiktjenesteudøver.

🡻 1070/2009 Artikel 2, stk. 4

(tilpasset)

⇨ nyt

2. ~~I forbindelse med levering af grænseoverskridende tjenester skal medlemsstaterne sikre, at overholdelse af denne artikel og artikel 18-10, stk. 3, ikke hindres af deres nationale retsregler, der kræver, at lufttrafiktjenesteudøvere, som udøver tjenester i et luftrum, der hører ind under denne medlemsstats ansvarsområde~~ ⇨ Udpegelsen af lufttrafiktjenesteudøvere må ikke være betinget af, at disse udøvere ⇦:

a) skal ejes, enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet, af ~~denne~~ ⌦ den udpegende ⌫ medlemsstat eller dennes statsborgere

b) skal have deres hovedaktivitetssted eller vedtægtsmæssige hjemsted på ~~denne~~ ⌦ den udpegende ⌫ medlemsstats område ~~, eller~~

c) alene må benytte faciliteter i ~~denne~~ ⌦ den udpegende ⌫medlemsstat.

3. Medlemsstaterne ~~definerer~~ ⇨ angiver ⇦, hvilke rettigheder og forpligtelser de~~udpegede lufttrafiktjenesteudøvere har.~~ ⇨ individuelt eller i fællesskab udpegede lufttrafiktjenesteudøvere har. ⇦ Forpligtelserne ~~kan~~ ⇨ skal ⇦ omfatte vilkår for ~~rettidig levering af~~ ⌦ tilrådighedsstillelse af ⌫ relevante ~~oplysninger~~⌦ data ⌫, der gør det muligt at identificere al flyvning med luftfartøjer i det luftrum, som hører ind under medlemsstaternes ansvarsområde.

🡻 1070/2009 Artikel 2, stk. 4

~~4. Medlemsstaterne skal kunne udøve et skøn ved valget af lufttrafiktjenesteudøver, forudsat at denne opfylder de krav og betingelser, der er omhandlet i artikel 6 og 7.~~

~~5. For så vidt angår de funktionelle luftrumsblokke, som er oprettet i medfør af artikel 9a, og som strækker sig over luftrum, der hører ind under mere end én medlemsstats ansvarsområde, udpeger de berørte medlemsstater sammen, jf. stk. 1, én eller flere lufttrafiktjenesteudøvere mindst en måned før iværksættelsen af den funktionelle luftrumsblok.~~

~~4~~6. Medlemsstaterne underretter omgående Kommissionen og de andre medlemsstater om enhver beslutning truffet i medfør af denne artikel vedrørende udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere inden for de specifikke luftrumsblokke i det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde.

⇩ nyt

Artikel 8

Betingelser for udøvelse af CNS-, AIS-, ADS-, MET- og tårn- og indflyvningskontroltjenester

1. Hvis det herved gøres muligt at opnå omkostningseffektivitetsgevinster til fordel for luftrumsbrugerne, kan lufttrafiktjenesteudøvere beslutte at udbudsindkøbe CNS-, AIS-, ADS- eller MET-tjenester på markedsvilkår.

Hvis det herved gøres muligt at opnå omkostningseffektivitetsgevinster til fordel for luftrumsbrugerne, tillader medlemsstaterne lufthavnsoperatørerne at udbudsindkøbe tårn- og indflyvningskontroltjenester med henblik på tårnkontrol på markedsvilkår.

Hvis det herved gøres muligt at opnå omkostningseffektivitetsgevinster til fordel for luftrumsbrugerne, kan medlemsstaterne desuden tillade lufthavnsoperatørerne eller den pågældende nationale tilsynsmyndighed at udbudsindkøbe tårn- og indflyvningskontroltjenester med henblik på indflyvningskontrol på markedsvilkår.

2. Udbudsindkøb af tjenester på markedsvilkår sker på retfærdige, ikkediskriminerende og gennemsigtige vilkår i overensstemmelse med EU-retten, herunder traktatens konkurrenceregler. Udbudsprocedurerne med henblik på at udbudsindkøbe de pågældende tjenester skal være udformet således, at konkurrerende udøvere reelt kan deltage i disse procedurer, herunder gennem regelmæssig iværksættelse af nye udbudsrunder.

3. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at udøvelsen af overflyvningslufttrafiktjenester adskilles med hensyn til organisation fra udøvelsen af CNS-, AIS-, ADS-, MET- og tårn- og indflyvningskontroltjenester, og at kravet om regnskabsmæssig adskillelse som nævnt i artikel 25, stk. 3, overholdes.

4. En udøver af CNS-, AIS-, ADS-, MET- eller tårn- og indflyvningskontroltjenester må kun udvælges til at udøve tjenester i en medlemsstat, hvis:

(a) vedkommende er certificeret i henhold til artikel 6, stk. 1 og 2

(b) tjenesteudøverens hovedforretningsssted er beliggende på en medlemsstats område

(c) medlemsstater eller statsborgere i medlemsstaterne ejer mere end 50 % af tjenesteudøveren, og denne er underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet er fastsat i en aftale, som Unionen er part i, med et tredjeland, og

(d) tjenesteudøveren opfylder de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav.

5. Artikel 14, 17 og 19-22 finder ikke anvendelse på de tårn- og indflyvningskontroltjenester, der udpeges efter en udbudsprocedure i overensstemmelse med stk. 1, andet og tredje afsnit. Disse tårn- og indflyvningskontroltjenester leverer data om luftfartstjenesternes præstation på de centrale præstationsområder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet til den nationale tilsynsmyndighed og agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, med henblik på overvågning.

6. De nationale tilsynsmyndigheder tilser, at lufttrafiktjenesteudøverne og lufthavnsoperatørerne, jf. stk. 1, opfylder kravene i stk. 2, og træffer om nødvendigt afhjælpende foranstaltninger. For tårn- og indflyvningskontroltjenesternes vedkommende er

de også ansvarlige for at godkende udbudsbetingelserne for tårn- og indflyvningskontroltjenester, hvilket skal omfatte krav til servicekvaliteten. De nationale tilsynsmyndigheder underlægges den nationale konkurrencemyndighed, der er nævnt i artikel 11 i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003, i spørgsmål vedrørende anvendelsen af konkurrencereglerne.

Artikel 9

Udøvelse af fælles informationstjenester

1. Ved udøvelsen af fælles informationstjenester skal de formidlede data have en tilstrækkelig integritet og kvalitet til at muliggøre en sikker udøvelse af tjenester til styring af trafik med ubemandede luftfartøjer.

2. Fælles informationstjenester prissættes ud fra de faste og variable omkostninger ved den pågældende tjeneste og kan desuden omfatte et tillæg, der afspejler en passende afvejning mellem risiko og afkast.

De i første afsnit omhandlede omkostninger opføres i et regnskab, der føres adskilt fra regnskaberne for den pågældende operatørs øvrige aktiviteter, og de gøres offentligt tilgængelige.

3. Udøverne af fælles informationstjenester fastsætter prisen i overensstemmelse med stk. 2 med forbehold af den pågældende nationale tilsynsmyndigheds vurdering og godkendelse.

4. For så vidt angår operationer i specifikke luftrumsudsnit, som medlemsstaterne har udpeget til operationer med ubemandede luftfartøjer, stiller luftfartstjenesteudøverne relevante operationelle data til rådighed i realtid. Udøverne af fælles informationstjenester må kun bruge disse data til operationelle formål i forbindelse med de tjenester, de udøver. Udøverne af fælles informationstjenester gives adgang til de relevante operationelle data på et ikkediskriminerende grundlag, medmindre sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser berøres.

Priserne for adgang til disse data baseres på marginalomkostningerne ved at stille dataene til rådighed.

↓ 550/2004

~~*Artikel 9*~~

~~**Udpegelse af vejrtjenesteudøvere**~~

~~1. Medlemsstaterne kan ud fra sikkerhedsmæssige hensyn udpege en vejrtjenesteudøver til med eneret at levere alle eller en del af de meteorologiske data for hele eller en del af det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde.~~

~~2. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om enhver beslutning truffet i medfør af denne artikel vedrørende udpegelse af en vejrtjenesteudøver.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5 (tilpasset) ⇨ nyt

Artikel 10~~11~~

Præstationsordning

1. For at forbedre luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer i det fælles europæiske luftrum ~~oprettes en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner~~ ⇨ anvendes en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner i henhold til denne artikel og artikel 11-18. ⇦ ~~Den skal omfatte:~~

2. Præstationsordningen gennemføres over referenceperioder, som skal vare mindst to og højst fem år. Præstationsordningen omfatter:

a) ~~Fællesskabs~~ ⌦ EU ⌫-dækkende præstationsmål ~~om~~ ⌦ inden for de ⌫ centrale præstationsområder, herunder ~~sikkerhed,~~ miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet ⇨ for hver referenceperiode ⇦

b) ~~nationale planer~~ ⌦ præstationsplaner ⌫~~eller planer for funktionelle luftrumsblokke~~, herunder ⇨ bindende ⇦ præstationsmål~~,~~ ~~der sikrer overensstemmelse med fællesskabsdækkende præstationsmål~~ ⇨ for de i litra a) nævnte centrale præstationsområder for hver referenceperiode ⇦ ~~og~~

c) periodisk gennemgang, overvågning og benchmarking af ~~luftfartstjenesters og netfunktioners~~ præstationer ⇨ på de centrale præstationsområder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet ⇦.

Kommissionen kan tilføje yderligere centrale præstationsområder med henblik på opstilling eller overvågning af præstationsmål, hvis dette er nødvendigt for at forbedre præstationen.

~~2. Efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, kan Kommissionen udpege Eurocontrol eller en anden upartisk og kompetent instans til at fungere som et "præstationsvurderingsorgan". Præstationsvurderingsorganet har til opgave at bistå Kommissionen, i samarbejde med de nationale tilsynsmyndigheder, og på anmodning at bistå de nationale tilsynsmyndigheder ved gennemførelsen af den i stk. 1 nævnte præstationsordning. Kommissionen sørger for, at præstationsvurderingsorganet handler uafhængigt ved udførelsen af de opgaver, det har fået overdraget af Kommissionen.~~

~~3.~~ ~~a) De fællesskabsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnet vedtages af Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, under hensyntagen til de relevante input fra de nationale tilsynsmyndigheder på nationalt plan eller på de funktionelle luftrumsblokkes plan.~~

~~b)~~ ~~De nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke, der henvises til i stk. 1, litra b), udarbejdes af de nationale tilsynsmyndigheder og vedtages af medlemsstaten/medlemsstaterne. Disse planer skal omfatte bindende nationale mål eller mål for de funktionelle luftrumsblokke og en passende incitamentsordning som vedtaget af medlemsstaten/medlemsstaterne. Planerne udarbejdes efter høring af luftfartstjenesteudøvere, repræsentanter for luftrumsbrugere og eventuelt lufthavnsoperatører og lufthavnskoordinatorer.~~

~~c) Kommissionen vurderer under anvendelse af vurderingskriterierne i stk. 6, litra d), om de nationale mål eller målene for de funktionelle luftrumsblokke er i overensstemmelse med de fællesskabsdækkende præstationsmål.~~

~~Hvis Kommissionen fastslår, at et eller flere nationale mål eller mål for de funktionelle luftrumsblokke ikke opfylder vurderingskriterierne, kan den efter rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2, bestemme, at de pågældende nationale tilsynsmyndigheder skal udarbejde reviderede præstationsmål. Den pågældende medlemsstat/de pågældende medlemsstater skal godkende reviderede præstationsmål og træffe passende foranstaltninger, som skal meddeles rettidigt til Kommissionen.~~

~~Hvor Kommissionen finder, at de reviderede præstationsmål og passende foranstaltninger ikke er tilstrækkelige, kan den efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, bestemme, at de pågældende medlemsstater skal træffe afhjælpende foranstaltninger.~~

~~Alternativt kan Kommissionen med tilstrækkeligt underbyggende bevismateriale beslutte at revidere de fællesskabsdækkende præstationsmål efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3.~~

~~d) Referenceperioden for præstationsordningen dækker mindst tre og højst fem år. Er de nationale mål eller målene for de funktionelle luftrumsblokke ikke opfyldt inden for denne periode, anvender medlemsstaterne og/eller de nationale tilsynsmyndigheder de hensigtsmæssige foranstaltninger, som de har fastlagt. Den første referenceperiode dækker de første tre år efter vedtagelsen af gennemførelsesbestemmelserne som nævnt i stk. 6.~~

~~e) Kommissionen vurderer regelmæssigt, om præstationsmålene er nået, og fremlægger resultaterne for udvalget for det fælles luftrum.~~

3. ~~Følgende procedurer gælder for den i stk. 1 nævnte præstationsordning~~⌦ Stk. 2, litra a), b) og c), baseres på ⌫:

a) indsamling, validering, undersøgelse, evaluering og udbredelse af relevante data om luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer fra alle relevante parter, herunder luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører, nationale tilsynsmyndigheder, ⇨ nationale kompetente myndigheder, ⇦ medlemsstaterne, ⇨ agenturet, netforvalteren ⇦ og Eurocontrol

---

⇩ nyt

b) centrale præstationsindikatorer med henblik på at fastsætte mål inden for de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet

c) indikatorer for overvågning af præstationen på de centrale præstationsområder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet

d) en metode til at udarbejde præstationsplaner og præstationsmål for luftfartstjenester og en metode til at udarbejde præstationsplanen og præstationsmålene for netfunktionerne

e) en vurdering af udkastene til præstationsplaner og mål for luftfartstjenester og netfunktioner

f) overvågning af præstationsplaner, herunder passende varslingsmekanismer for revision af præstationsplaner og -mål og for revision af EU-dækkende præstationsmål i løbet af en referenceperiode

g) benchmarking af luftfartstjenesteudøvere

h) incitamentsordninger, herunder for økonomiske incitamenter med afskrækkende virkning, der finder anvendelse, hvis en lufttrafiktjenesteudøver ikke overholder de relevante bindende præstationsmål i referenceperioden, eller hvis den pågældende ikke har gennemført de relevante fælles projekter, der er nævnt i artikel 35. Sådanne økonomiske incitamenter med afskrækkende virkning tager navnlig hensyn til det forringede niveau for servicekvaliteten, som må tilskrives den pågældende udøver, idet vedkommende ikke overholder præstationsmålene eller ikke gennemfører de fælles projekter, og indvirkningen heraf på nettet

i) risikodelingsmekanismer i forbindelse med trafik og omkostninger

j) tidsplaner for fastsættelse af mål, vurdering af præstationsplaner og -mål, overvågning og benchmarking

k) en metode til at fordele de omkostninger, der er fælles for overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, på de to kategorier af tjenester

l) mekanismer til at håndtere uforudsete og betydningsfulde begivenheder, der har væsentlig indflydelse på gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningerne.

Artikel 11

Fastsættelse af de EU-dækkende præstationsmål

1. Kommissionen vedtager de EU-dækkende præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester og for tårn- og indflyvningskontroltjenester på de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet for hver referenceperiode efter den rådgivningsprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 2, og denne artikels stk. 2-3. I forbindelse med de EU-dækkende præstationsmål kan Kommissionen fastlægge supplerende referenceværdier, værdifordelinger eller benchmarkgrupper som grundlag for at vurdere og godkende udkast til præstationsplaner i overensstemmelse med de kriterier, der er nævnt i artikel 13, stk. 3.

2. De EU-dækkende præstationsmål, der er nævnt i stk. 1, fastsættes på grundlag af følgende væsentlige kriterier:

a) De skal drive gradvise, løbende forbedringer med hensyn til luftfartstjenesters operationelle og økonomiske præstationer.

b) De skal være realistiske og kunne nås i løbet af den pågældende referenceperiode og samtidig fremme en mere langsigtet strukturel og teknologisk udvikling, der åbner mulighed for en effektiv, bæredygtig og modstandsdygtig udøvelse af luftfartstjenester.

3. Kommissionen indsamler alle nødvendige input fra interessenterne med henblik på at forberede sine afgørelser om EU-dækkende præstationsmål. Efter anmodning fra Kommissionen yder agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, Kommissionen bistand med henblik på analyse og forberedelse af disse afgørelser i form af en udtalelse.

Artikel 12

Klassifikation af overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester

1. Inden hver referenceperiode påbegyndes, meddeler hver medlemsstat Kommissionen de luftfartstjenester, som i perioden skal udøves i luftrummet under medlemsstatens ansvarsområde, og som den har til hensigt at klassificere som overflyvningsluftfartstjenester henholdsvis som tårn- og indflyvningskontroltjenester. Samtidig underretter hver medlemsstat Kommissionen om de lufttrafiktjenesteudøvere, der er udpeget til at varetage de pågældende tjenester.

2. I god tid før påbegyndelsen af den relevante referenceperiode vedtager Kommissionen gennemførelsesafgørelser rettet til hver medlemsstat om, hvorvidt den påtænkte klassifikation af de pågældende tjenester er i overensstemmelse med kriterierne i artikel 2, nr. 28) og 55). Efter anmodning fra Kommissionen yder agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, Kommissionen bistand med henblik på analyse og forberedelse af disse afgørelser i form af en udtalelse.

3. Fremgår det af en afgørelse, der er vedtaget i henhold til stk. 2, at den påtænkte klassifikation ikke opfylder kriterierne i artikel 2, nr. 28) og 55), forelægger den pågældende medlemsstat under hensyntagen til denne afgørelse en ny meddelelse, hvis indhold opfylder disse kriterier. Kommissionen træffer afgørelse om denne meddelelse i henhold til stk. 2.

4. De pågældende udpegede lufttrafiktjenesteudøvere skal basere deres udkast til præstationsplaner for overflyvningstjenester samt tårn- og indflyvningskontroltjenester på de klassificeringer, som ifølge Kommissionen er i overensstemmelse med kriterierne i artikel 2, nr. 28) og 55). Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, baserer sig på de samme klassificeringer ved vurderingen af fordelingen af omkostninger mellem overflyvningstjenester samt tårn- og indflyvningskontroltjenester i henhold til artikel 13, stk. 3.

Artikel 13

Præstationsplaner og præstationsmål for udpegede lufttrafiktjenesteudøveres overflyvningsluftfartstjenester

1. De udpegede lufttrafiktjenesteudøvere, der varetager overflyvningsluftfartstjenester, vedtager for hver referenceperiode udkast til præstationsplaner for alle de overflyvningsluftfartstjenester, som de udøver, og som er udbudsindkøbt fra andre udøvere, hvis dette er relevant.

Udkastet til præstationsplaner vedtages, efter at der er fastsat EU-dækkende præstationsmål, men inden den pågældende referenceperiode påbegyndes. Det skal indeholde præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester inden for de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet i overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål. Disse udkast til præstationsplaner skal tage den europæiske ATM-masterplan i betragtning. Udkastet til præstationsplaner skal gøres offentligt tilgængeligt.

2. Udkastet til præstationsplaner for overflyvningsluftfartstjenester, jf. stk. 1, skal indeholde relevante oplysninger fra netforvalteren. Før vedtagelsen af disse udkast til planer hører de udpegede lufttrafiktjenestebrugere repræsentanter for luftrumsbrugerne og, hvis det er relevant, de militære myndigheder, lufthavnsoperatørerne og lufthavnskoordinatorerne. De udpegede lufttrafiktjenesteudøvere forelægger endvidere disse planer for den nationale kompetente myndighed, som er ansvarlig for deres certificering, og som skal kontrollere

overholdelsen af forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

3. Udkast til præstationsplaner for overflyvningsluftfartstjenester skal indeholde præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester, som er i overensstemmelse med de respektive EU-dækkende præstationsmål inden for alle centrale præstationsområder, og som opfylder de supplerende betingelser, der er fastsat i tredje afsnit.

Overensstemmelsen af præstationsmålene for overflyvningsluftfartstjenester med de EU-dækkende præstationsmål godtgøres efter følgende kriterier:

a) Hvis værdifordelinger er fastsat i sammenhæng med de EU-dækkende præstationsmål, sammenholdes præstationsmålene i udkastet til præstationsplan med disse værdifordelinger.

b) Præstationsforbedringer evalueres på sigt for den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen, og desuden for den samlede periode, der omfatter både den foregående referenceperiode og den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen.

c) Den pågældende lufttrafiktjenesteudøvers planlagte præstationsniveau sammenholdes med de øvrige lufttrafiktjenesteudøveres i samme benchmarkgruppe.

Desuden skal udkastet til præstationsplan opfylde følgende betingelser:

a) De vigtigste antagelser, der lægges til grund for fastsættelse af mål og foranstaltninger med henblik på at nå målene i referenceperioden, herunder anvendte referenceværdier, trafikprognoser og økonomiske antagelser, skal være nøjagtige, tilstrækkelige og sammenhængende.

b) Udkastet til præstationsplan skal være fyldestgørende med hensyn til data og støttemateriale.

c) Omkostningsgrundlaget for afgifterne skal være i overensstemmelse med artikel 20.

4. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, vurderer fordelingen af omkostninger mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester på grundlag af den metode, der er nævnt i artikel 10, stk. 3, litra k), og klassificeringen af de forskellige tjenester ifølge Kommissionens vurdering i medfør af artikel 12.

5. Det i stk. 1 nævnte udkast til præstationsplaner for overflyvningsluftfartstjenester og herunder, hvis det er relevant, fordelingen af omkostninger mellem overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, forelægges for agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, med henblik på vurdering og godkendelse.

6. Udøver en udpeget lufttrafiktjenesteudøver både overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, skal agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, først vurdere fordelingen af omkostningerne mellem de respektive tjenester i henhold til stk. 4.

Konstaterer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at fordelingen af omkostninger ikke er i overensstemmelse med metoden eller med den i stk. 4 omhandlede klassifikation, forelægger den pågældende udpegede lufttrafiktjenesteudøver et nyt udkast til præstationsplan, der er i overensstemmelse med denne metode og denne klassifikation.

Konstaterer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at fordelingen af omkostninger er i overensstemmelse med denne metode og med denne klassifikation, træffer det afgørelse herom og underretter den udpegede lufttrafiktjenesteudøver og den nationale tilsynsmyndighed herom. Den nationale tilsynsmyndighed er bundet af denne afgørelses

konklusion med hensyn til fordelingen af omkostninger med henblik på vurderingen af udkastet til præstationsplan for tårn- og indflyvningskontroltjenester, der er nævnt i artikel 14.

7. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, vurderer præstationsmålene for overflyvningsluftfartstjenesterne og præstationsplanerne efter de kriterier og betingelser, der er fastsat i stk. 3. Finder stk. 6 anvendelse, foretages denne vurdering, efter at der er truffet afgørelse om fordelingen af omkostningerne i overensstemmelse med stk. 6, fjerde afsnit.

Konstaterer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at udkastet til præstationsplan opfylder disse kriterier og betingelser, godkender det udkastet.

Konstaterer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at et eller flere præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, eller at præstationsplanen ikke opfylder de supplerende betingelser, der er fastsat i stk. 3, skal det afvise at godkende udkastet.

8. Hvis agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, har afvist at godkende et udkast til præstationsplan i henhold til stk. 7, forelægger den udpegede lufttrafiktjenesteudøver et revideret udkast til præstationsplan, herunder om nødvendigt med reviderede mål.

9. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, vurderer i overensstemmelse med de kriterier og betingelser, der er nævnt i stk. 3, det reviderede udkast til præstationsplan, der er fastsat i stk. 8. Opfylder det reviderede udkast til præstationsplan disse kriterier og betingelser, skal agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, godkende det.

Opfylder et revideret udkast til præstationsplan ikke disse kriterier og betingelser, afviser agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at godkende udkastet og pålægger den udpegede lufttrafiktjenesteudøver at forelægge et endeligt udkast til præstationsplan.

Afvises det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 8, fordi det indeholder præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester, der ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, skal agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, fastsætte præstationsmål, der hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, for den pågældende udpegede lufttrafiktjenesteudøver, idet anmærkningerne i den i stk. 7 nævnte afgørelse tages i betragtning. Det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, skal indeholde de præstationsmål, der således er fastsat af agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, tillige med de foranstaltninger, der træffes for at nå disse mål.

Afvises godkendelsen af det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 8, alene med den begrundelse, at det ikke opfylder betingelserne i stk. 3, tredje afsnit, skal det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, indeholde de præstationsmål, som findes i udkastet til præstationsplan, og som anses for at være i overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål af agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og det skal indeholde de ændringer, der må foretages i lyset af de betingelser, som ikke er opfyldt ifølge agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan.

Afvises godkendelsen af det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 8, med den begrundelse, at det indeholder præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester, som ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, og ej heller opfylder betingelserne i stk. 3, tredje afsnit, skal det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, indeholde de præstationsmål, der er fastsat af agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, jf. tredje afsnit, tillige med de foranstaltninger, der træffes for at

nå disse mål, og det skal indeholde de ændringer, der må foretages i lyset af de betingelser, som ikke er opfyldt ifølge agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan.

10. Udkast til præstationsplaner, der godkendes af agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, vedtages af de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere som endelige planer og gøres offentligt tilgængelige.

11. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, aflægger regelmæssigt og inden for de frister, der er fastsat i de gennemførelsesretsakter, der skal vedtages i henhold til artikel 18, rapporter om tilsynet med udøvelsen af overflyvningsluftfartstjenesters og netfunktioners præstationer, herunder regelmæssige vurderinger af opfyldelsen af de EU-dækkende præstationsmål og præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester for luftfartstjenesteudøvere, og det gør resultaterne af disse vurderinger offentligt tilgængelige.

Den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge de oplysninger og data, der er nødvendige for at overvåge luftfartstjenesternes præstationer. Dette omfatter oplysninger og data vedrørende faktiske omkostninger og indtægter. Hvis præstationsmålene ikke nås, eller præstationsplanen ikke gennemføres korrekt, træffer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, afgørelser, hvorved der pålægges afhjælpende foranstaltninger, som lufttrafiktjenesteudøverne skal gennemføre. Disse afhjælpende foranstaltninger kan, hvis dette er objektivt nødvendigt, omfatte et krav om, at en lufttrafiktjenesteudøver skal overdrage udøvelsen af de relevante tjenester til en anden lufttrafiktjenesteudøver. Opfyldes præstationsmålene fortsat ikke, anvendes præstationsplanen fortsat ikke korrekt, eller anvendes de afhjælpende foranstaltninger ikke korrekt, foretager agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, en undersøgelse og afgiver en udtalelse til Kommissionen i henhold til artikel 24, stk. 2. Kommissionen kan træffe foranstaltninger i henhold til artikel 24, stk. 3.

Artikel 14

Præstationsplaner og præstationsmål for udpegede lufttrafiktjenesteudøveres tårn- og indflyvningskontroltjenester

1. De udpegede lufttrafiktjenesteudøvere, der varetager tårn- og indflyvningskontroltjenester, vedtager for hver referenceperiode udkast til præstationsplaner for alle de tårn- og indflyvningskontroltjenester, som de udøver, og som er udbudsindkøbt fra andre udøvere, hvis dette er relevant.

Udkastet til præstationsplaner vedtages, efter at der er fastsat EU-dækkende præstationsmål, men inden den pågældende referenceperiode påbegyndes. Det skal indeholde præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester inden for de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet i overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål. Disse udkast til præstationsplaner skal tage den europæiske ATM-masterplan i betragtning. Udkastet til præstationsplaner skal gøres offentligt tilgængeligt.

2. Udkastet til præstationsplaner for tårn- og indflyvningskontroltjenester, jf. stk. 1, skal indeholde relevante oplysninger fra netforvalteren. Før vedtagelsen af disse udkast til planer hører de udpegede lufttrafiktjenestebrugere repræsentanter for luftrumsbrugerne og, hvis det er relevant, de militære myndigheder, lufthavnsoperatørerne og lufthavnskoordinatorerne. De udpegede lufttrafiktjenesteudøvere forelægger endvidere disse planer for den nationale kompetente myndighed, som er ansvarlig for deres certificering, og som skal kontrollere overholdelsen af forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

3. Udkast til præstationsplaner for tårn- og indflyvningskontroltjenester skal indeholde præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester, som er i overensstemmelse med de respektive EU-dækkende præstationsmål inden for alle centrale præstationsområder, og som opfylder de supplerende betingelser, der er fastsat i tredje afsnit.

Overensstemmelsen af præstationsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester med de EU-dækkende præstationsmål godtgøres efter følgende kriterier:

a) Hvis værdifordelinger er fastsat i sammenhæng med de EU-dækkende præstationsmål, sammenholdes præstationsmålene i udkastet til præstationsplan med disse værdifordelinger.

b) Præstationsforbedringer evalueres på sigt for den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen, og desuden for den samlede periode, der omfatter både den foregående referenceperiode og den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen.

c) Den pågældende lufttrafiktjenesteudøvers planlagte præstationsniveau sammenholdes med de øvrige lufttrafiktjenesteudøveres i samme benchmarkgruppe.

Desuden skal udkastet til præstationsplan opfylde følgende betingelser:

a) De vigtigste antagelser, der lægges til grund for fastsættelse af mål og foranstaltninger med henblik på at nå målene i referenceperioden, herunder anvendte referenceværdier, trafikprognoser og økonomiske antagelser, skal være nøjagtige, tilstrækkelige og sammenhængende.

b) Udkastet til præstationsplan skal være fyldestgørende med hensyn til data og støttemateriale.

c) Omkostningsgrundlaget for afgifterne skal være i overensstemmelse med artikel 20.

4. Udkastet til præstationsplaner for tårn- og indflyvningskontroltjenester, jf. stk. 1, skal forelægges den nationale tilsynsmyndighed med henblik på vurdering og godkendelse.

5. Udøver en udpeget lufttrafiktjenesteudøver både overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, skal det udkast til præstationsplan for tårn- og indflyvningskontroltjenester, der forelægges den nationale tilsynsmyndighed, være den plan, for hvilken agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, har truffet en positiv afgørelse angående omkostningsfordelingen, jf. artikel 13, stk. 6, tredje afsnit.

6. Agenturet, der fungerer som tilsynsorgan, vurderer præstationsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenesterne og præstationsplanerne efter de kriterier og betingelser, der er fastsat i stk. 3. Finder stk. 5 anvendelse, baserer den nationale tilsynsmyndighed sin vurdering på konklusionen i den afgørelse, der er truffet af agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, for så vidt angår fordelingen af omkostninger.

Konstaterer den nationale tilsynsmyndighed, at udkastet til præstationsplan opfylder disse kriterier og betingelser, godkender den udkastet.

Konstaterer den nationale tilsynsmyndighed, at et eller flere præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, eller at præstationsplanen ikke opfylder de supplerende betingelser, der er fastsat i stk. 3, skal den afvise at godkende udkastet.

7. Hvis tilsynsmyndigheden har afvist at godkende et udkast til præstationsplan i henhold til stk. 6, forelægger den udpegede lufttrafiktjenesteudøver et revideret udkast til præstationsplan, herunder om nødvendigt med reviderede mål.

8. Den nationale tilsynsmyndighed vurderer i overensstemmelse med de kriterier og betingelser, der er nævnt i stk. 3, det reviderede udkast til præstationsplan, der er fastsat i stk.

7. Opfylder det reviderede udkast til præstationsplan disse kriterier og betingelser, skal den nationale tilsynsmyndighed godkende det.

Opfylder et revideret udkast til præstationsplan ikke disse kriterier og betingelser, afviser den nationale tilsynsmyndighed at godkende udkastet og pålægger den udpegede lufttrafiktjenesteudøver at forelægge et endeligt udkast til præstationsplan.

Afvises det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 7, fordi det indeholder præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester, der ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, skal den nationale tilsynsmyndighed fastsætte præstationsmål, der hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, for den pågældende udpegede lufttrafiktjenesteudøver, idet anmærkningerne i den i stk. 6 nævnte afgørelse tages i betragtning. Det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, skal indeholde de præstationsmål, der således er fastsat af den nationale tilsynsmyndighed, tillige med de foranstaltninger, der træffes for at nå disse mål.

Afvises godkendelsen af det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 7, alene med den begrundelse, at det ikke opfylder betingelserne i stk. 3, tredje afsnit, skal det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, indeholde de præstationsmål, som findes i udkastet til præstationsplan, og som af den nationale tilsynsmyndighed anses for at være i overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål, og det skal indeholde de ændringer, der må foretages i lyset af de betingelser, som ifølge den nationale tilsynsmyndighed ikke er opfyldt.

Afvises godkendelsen af det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt i overensstemmelse med stk. 7, med den begrundelse, at det indeholder præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester, som ikke hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål, og ej heller opfylder betingelserne i stk. 3, tredje afsnit, skal det endelige udkast til præstationsplan, som den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge, indeholde de præstationsmål, der er fastsat af den nationale tilsynsmyndighed, jf. tredje afsnit, tillige med de foranstaltninger, der træffes for at nå disse mål, og det skal indeholde de ændringer, der må foretages i lyset af de betingelser, som ifølge den nationale tilsynsmyndighed ikke er opfyldt.

9. Udkast til præstationsplaner, der godkendes af den nationale tilsynsmyndighed, vedtages af de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere som endelige planer og gøres offentligt tilgængelige.

10. Den pågældende nationale tilsynsmyndighed aflægger regelmæssigt rapporter om overvågningen af tårn- og indflyvningskontroltjenesters præstationer, herunder regelmæssige vurderinger af opfyldelsen af præstationsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester for lufttrafiktjenesteudøverne, og resultaterne af disse vurderinger gøres offentligt tilgængelige.

Den udpegede lufttrafiktjenesteudøver skal forelægge de oplysninger og data, der er nødvendige for at overvåge luftfartstjenesternes præstationer. Dette omfatter oplysninger og data vedrørende faktiske omkostninger og indtægter.

Hvis præstationsmålene ikke nås, eller præstationsplanen ikke gennemføres korrekt, træffer den nationale tilsynsmyndighed afgørelser, hvorved der pålægges afhjælpende foranstaltninger, som lufttrafiktjenesteudøverne skal gennemføre. Disse afhjælpende foranstaltninger kan, hvis dette er objektivt nødvendigt, omfatte et krav om, at en lufttrafiktjenesteudøver skal overdrage udøvelsen af de relevante tjenester til en anden lufttrafiktjenesteudøver. Opfyldes præstationsmålene fortsat ikke, anvendes præstationsplanen fortsat ikke korrekt, eller anvendes de afhjælpende foranstaltninger ikke korrekt, anmoder den

nationale tilsynsmyndighed agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, om at foretage en undersøgelse i henhold til artikel 24, stk. 2, og Kommissionen kan træffe foranstaltninger i henhold til artikel 24, stk. 3.

11. Medlemsstaterne tilser, at der sikres mulighed for retslig prøvelse af afgørelser, som den nationale tilsynsmyndighed træffer i henhold til denne artikel.

12. Hvis agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, udfører en national tilsynsmyndigheds opgaver i henhold til artikel 3, stk. 8, skal udkastet til præstationsplaner for tårn- og indflyvningskontroltjenester forelægges agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, sammen med udkastet til præstationsplaner for overflyvningsluftfartstjenester. Hvis agenturet har truffet afgørelse angående omkostningsfordelingen som nævnt i artikel 13, stk. 6, tredje afsnit, er denne afgørelse bindende for agenturet med henblik på vurderingen af udkastet til præstationsplanerne for tårn- og indflyvningskontroltjenester.

Artikel 15

Agenturets rolle, når det fungerer som præstationsvurderingsorgan, for så vidt angår overvågningen af EU-dækkende præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester

1. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, opstiller regelmæssigt en EU-dækkende oversigt over tårn- og indflyvningskontroltjenesters præstationer, og hvordan disse hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål.

2. Med henblik på udarbejdelsen af den oversigt, der er nævnt i stk. 1, underretter de nationale tilsynsmyndigheder agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, om de i artikel 14, stk. 10, nævnte rapporter og forelægger alle øvrige oplysninger, som agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, kan anmode om til disse formål.

Artikel 16

Netpræstationsplan

1. Netforvalteren udarbejder for hver referenceperiode et udkast til netpræstationsplan for alle de netfunktioner, den tilvejebringer.

Udkastet til netpræstationsplaner udarbejdes, efter at der er fastsat EU-dækkende præstationsmål, men inden den pågældende referenceperiode påbegyndes. Det skal indeholde præstationsmål inden for de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet

2. Udkastet til netpræstationsplan forelægges agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og Kommissionen.

Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, afgiver efter anmodning fra Kommissionen en udtalelse til Kommissionen om udkastet til netpræstationsplan ud fra følgende væsentlige kriterier:

a) Præstationsforbedringer betragtes på sigt for den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen, og desuden for den tidsramme, der omfatter både den foregående referenceperiode og den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen.

b) Udkastet til netpræstationsplan skal være fyldestgørende for så vidt angår data og støttemateriale.

Finder Kommissionen, at udkastet til netpræstationsplan er fyldestgørende og tegner en tilfredsstillende forbedring af præstationerne, vedtager den udkastet til netpræstationsplan som en endelig plan. I modsat fald kan Kommissionen anmode netforvalteren om at forelægge et revideret udkast til netpræstationsplan.

Artikel 17

Revision af præstationsmål og præstationsplaner i løbet af en referenceperiode

1. Er de EU-dækkende præstationsmål i en referenceperiode ikke længere tilstrækkelige, fordi omstændighederne har ændret sig væsentligt, og er en revision af målene påkrævet og forholdsmæssig, reviderer Kommissionen disse EU-dækkende præstationsmål. Artikel 11 finder anvendelse på en sådan afgørelse. Efter en sådan revision vedtager de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere nye udkast til præstationsplaner, og artikel 13 og 14 finder anvendelse på disse. Netforvalteren udarbejder et nyt udkast til netpræstationsplan, og artikel 16 finder anvendelse på dette.

2. Afgørelsen om de reviderede EU-dækkende præstationsmål, der er nævnt i stk. 1, skal omfatte overgangsbestemmelser for perioden, indtil de endelige præstationsplaner, der vedtages i henhold til artikel 13, stk. 6, og artikel 14, stk. 6, finder anvendelse.

3. Udpegede lufttrafiktjenesteudøvere kan anmode om tilladelse fra agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan for så vidt angår overflyvningsluftfartstjenester, henholdsvis den berørte nationale tilsynsmyndighed for så vidt angår tårn- og indflyvningskontroltjenester, til at revidere et eller flere præstationsmål i løbet af en referenceperiode. En sådan anmodning kan fremsættes, hvis varslingstærskelværdierne nås, eller hvis de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere godtgør, at de indledende data, antagelser og begrundelser, der lå til grund for præstationsmålene, i væsentlig og varig grad ikke længere er nøjagtige som følge af omstændigheder, som ikke kunne forudses ved vedtagelsen af præstationsplanen.

4. Agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan for så vidt angår overflyvningsluftfartstjenester, henholdsvis den berørte nationale tilsynsmyndighed for så vidt angår tårn- og indflyvningskontroltjenester, bemyndiger kun den udpegede lufttrafiktjenesteudøver til at foretage den påtænkte revision, hvis den er påkrævet og forholdsmæssig, og hvis det med de reviderede præstationsmål sikres, at overensstemmelsen med de EU-dækkende præstationsmål opretholdes. Godkendes revisionen, vedtager de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere nye udkast til præstationsplaner efter procedurerne i artikel 13 og 14.

Artikel 18

Præstationsordningens gennemførelse

Med henblik på gennemførelsen af præstationsordningen vedtager Kommissionen gennemførelsesbestemmelser og -procedurer med hensyn til artikel 10, stk. 3, og artikel 11, 12, 13, 14, 15, 16 og 17, navnlig for så vidt angår udarbejdelsen af udkast til præstationsplaner, fastsættelse af præstationsmål, kriterier og betingelser for vurderingen heraf, metoden til fordeling af omkostninger mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, overvågningen af præstationer og pålæggelsen af afhjælpende

foranstaltninger samt tidsplaner for alle procedurer. Disse krav og procedurer fastsættes i en gennemførelsesretsakt, der vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 37, stk. 2.

↓ 1070/2009 Artikel 1

b) udvælgelse af egnede centrale præstationsområder på grundlag af ICAO's dokument nr. 9854 "Global Air Traffic Management Operational Concept" og i overensstemmelse med dem, der er fastlagt i præstationsrammen i ATM-masterplanen, herunder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet, der om nødvendigt tilpasses for at tage hensyn til de specifikke behov i det fælles europæiske luftrum og relevante mål for disse områder samt fastsættelse af et begrænset antal centrale præstationsindikatorer til måling af præstationen

c) udarbejdelse af fællesskabsdækkende præstationsmål, der defineres under hensyntagen til input, der er fastlagt på nationalt plan eller på de funktionelle luftrumsblokkes plan

6. Med henblik på fastsættelse af, hvordan denne præstationsordning skal fungere i detaljer, vedtager Kommissionen senest den 4. december 2011 og inden for en passende tidsramme med henblik på overholdelse af de relevante frister, der er fastlagt i denne forordning, gennemførelsesbestemmelser efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3. Disse gennemførelsesbestemmelser omfatter følgende:

c) kriterierne for de nationale tilsynsmyndigheders udarbejdelse af nationale præstationsplaner eller præstationsplanerne for de funktionelle luftrumsblokke, som indeholder de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for de funktionelle luftrumsblokke og incitamentsordningen. Præstationsplanerne skal:

i) bygge på luftfartstjenesteudøvernes forretningsplaner

ii) omhandle alle omkostningskomponenter i det nationale omkostningsgrundlag eller omkostningsgrundlagene for de funktionelle luftrumsblokke

iii) inddrage bindende præstationsmål, der er i overensstemmelse med de fællesskabsdækkende præstationsmål d) vurdering af de nationale mål eller målene for de funktionelle luftrumsblokke på grundlag af de nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke, og

e) overvågning af de nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke, herunder hensigtsmæssige varslingsmekanismer. d) kriterier til vurdering af, hvorvidt de nationale mål eller målene for de funktionelle luftrumsblokke er i overensstemmelse med de fællesskabsdækkende præstationsmål i referenceperioden, og til støtte til varslingsmekanismer

e) generelle principper for medlemsstaternes oprettelse af tilskyndelsesordningen

f) principper for anvendelsen af en overgangsordning, der er nødvendig for tilpasningen til præstationsordningens funktion, og som ikke anvendes længere end 12 måneder efter vedtagelsen af gennemførelsesbestemmelserne.

b) referenceperioden og intervaller for vurderingen af opnåelsen af præstationsmål og opstilling af nye mål

a) indhold af og tidsplan for de i stk. 4 omhandlede procedurer

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5

~~5. Der skal i forbindelse med udformningen af præstationsordningen tages hensyn til, at en-route-tjenester, terminaltjenester og netfunktioner er forskellige, og at de i givet fald også skal behandles tilsvarende med henblik på præstationsvurderingen.~~

↓ 550/2004 (tilpasset)

~~KAPITEL III~~

~~AFGIFTSORDNINGER~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 8

~~*Artikel 14*~~

~~Generelt~~

~~I overensstemmelse med kravene i artikel 15 og 16 skal en afgiftsordning for luftfartstjenester bidrage til større gennemskuelighed med hensyn til beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter hos luftrumsbrugere og bidrage til omkostningseffektiviteten ved udøvelsen af luftfartstjenester og flyvningens effektivitet under opretholdelse af et optimalt sikkerhedsniveau. Denne afgiftsordning skal også være i overensstemmelse med artikel 15 i Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart og med Eurocontrols afgiftsordning for en route-afgifter.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 9

(tilpasset)

Artikel ~~19~~15

Principper ⌦ for afgiftsordningen ⌫

⇩ nyt

1. Med forbehold af medlemsstaternes mulighed for ved hjælp af offentlige midler at finansiere udøvelsen af de lufttrafiktjenester, der er omfattet af denne artikel, skal afgifterne for luftfartstjenester fastlægges, pålægges og håndhæves over for luftrumsbrugere.

2. Afgifterne baseres på luftfartstjenesteudøvernes omkostninger ved de tjenester og funktioner, der udøves til gavn for luftrumsbrugerne, i faste referenceperioder som fastlagt i artikel 10, stk. 2. Disse omkostninger kan omfatte en rimelig forrentning af aktiverne for at bidrage til de nødvendige kapitalforbedringer.

3. Afgifterne skal fremme en sikker, effektiv, virkningsfuld og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester med sigte på at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet; de skal desuden opfylde præstationsmålene og stimulere en integreret udøvelse af tjenester, samtidig med at de skal mindske luftfartens miljøvirkninger.

4. Indtægterne fra de afgifter, der pålægges luftrumsbrugerne, kan udmønte sig i finansielle overskud eller tab for luftfartstjenesteudøvere som følge af anvendelsen af de i artikel 10, stk. 3, litra h), nævnte incitamentsordninger og de risikodelingsmekanismer, der er nævnt i artikel 10, stk. 3, litra i).

5. Indtægterne fra de afgifter, der pålægges luftrumsbrugere i henhold til denne artikel, må ikke anvendes til at finansiere tjenester, der udøves på markedsvilkår i henhold til artikel 8.

6. Finansielle data om fastlagte omkostninger, faktiske omkostninger og udpegede lufttrafiktjenesteudøveres indtægter indberettes til de nationale tilsynsmyndigheder og agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og de gøres offentligt tilgængelige.

Artikel 20

Omkostningsgrundlag for afgifter

1. Omkostningsgrundlaget for afgifter for overflyvningsluftfartstjenester og afgifter for tårn- og indflyvningskontroltjenester skal bestå af de fastlagte omkostninger i forbindelse med udøvelsen af disse tjenester i den pågældende overflyvningsafgiftszone henholdsvis tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone, som er fastsat i de præstationsplaner, der er vedtaget i henhold til artikel 13 og 14.

2. De fastlagte omkostninger, der er nævnt i stk. 1, skal omfatte omkostningerne til de relevante faciliteter og tjenester, passende beløb til forrentning af kapitalinvesteringer og afskrivning af aktiver samt omkostningerne til vedligeholdelse, drift, forvaltning og administration.

3. De fastlagte omkostninger, der er nævnt i stk. 1, skal også omfatte følgende omkostninger:

a) de omkostninger, som lufttrafiktjenesteudøvere afholder i form af gebyrer og afgifter, som betales til agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan

b) omkostninger eller dele heraf, som afholdes af lufttrafiktjenesteudøvere i forbindelse med de nationale tilsynsmyndigheders tilsyn og certificering, medmindre medlemsstaterne anvender andre finansielle midler til at dække sådanne omkostninger

c) omkostninger afholdt af lufttrafiktjenesteudøvere i forbindelse med udøvelse af luftfartstjenester og netfunktioner, herunder de opgaver, der er overdraget til netforvalteren, medmindre medlemsstaterne anvender andre finansielle midler til at dække sådanne omkostninger.

4. De fastlagte omkostninger må ikke omfatte omkostningerne til de i artikel 42 omhandlede sanktioner, som medlemsstaterne har pålagt, ej heller omkostningerne til de afhjælpende foranstaltninger, der er nævnt i artikel 13, stk. 11, og artikel 14, stk. 10.

5. Krydssubsidiering mellem overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester tillades ikke. Omkostninger, der vedrører både overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, fordeles proportionalt mellem overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester på grundlag af en gennemskuelig metode. Krydssubsidiering mellem forskellige luftfartstjenester inden for hver af disse kategorier er kun tilladt, når det er objektivt begrundet, og forudsat at det angives på en gennemskuelig måde i overensstemmelse med artikel 25, stk. 3.

6. Udpegede lufttrafiktjenesteudøvere skal forelægge oplysninger om deres omkostningsgrundlag for agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, de nationale tilsynsmyndigheder og Kommissionen. Til dette formål opdeles omkostningerne i overensstemmelse med den i artikel 25, stk. 3, omhandlede regnskabsmæssige adskillelse, og ved at der skelnes mellem personaleomkostninger, andre driftsomkostninger end personaleomkostninger, afskrivningsomkostninger, kapitalomkostninger, omkostninger til gebyrer og afgifter, der betales til agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og ekstraordinære omkostninger.

Artikel 21

Fastsættelse af enhedsrater

1. Enhedsrater fastsættes for hvert kalenderår og for hver afgiftszone på grundlag af de fastlagte omkostninger og de trafikprognoser, der er fastsat i præstationsplanerne, samt gældende reguleringer hidrørende fra de foregående år og andre indtægter.

2. Enhedsraterne fastsættes af de nationale tilsynsmyndigheder, efter at agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, har konstateret, at de overholder artikel 19, artikel 20 og denne artikel. Konstaterer agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, at en enhedsrate ikke overholder disse krav, reviderer den pågældende nationale tilsynsmyndighed enhedsraten i overensstemmelse hermed. Hvis en enhedsrate fortsat ikke overholder disse krav, foretager agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, en undersøgelse og afgiver en udtalelse til Kommissionen i henhold til artikel 24, stk. 2, og Kommissionen kan træffe foranstaltninger i henhold til artikel 24, stk. 3.

Med henblik på opkrævning, og når overbelastning af luftrummet skaber betydelige netproblemer, herunder forringelse af miljøpræstationerne, kan Kommissionen ved en gennemførelsesforordning, der vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3, fastlægge en fælles enhedsrate for overflyvningsluftfartstjenester i hele det fælles europæiske luftrum samt gennemførelsesbestemmelser og -procedurer for anvendelsen heraf. Den i første afsnit nævnte fælles enhedsrate beregnes på grundlag af et vægtet gennemsnit af de forskellige enhedsrater for de pågældende luftfartstjenesteudøvere. Indtægterne fra den fælles enhedsrate omfordeles på en sådan måde, at de berørte luftfartstjenesteudøvere opnår neutralitet med hensyn til indtægter.

Artikel 22

Fastsættelse af afgifter

1. Der opkræves afgifter af luftrumsbrugerne for udøvelsen af luftfartstjenester på ikkediskriminerende vilkår under hensyntagen til de forskellige involverede typer af luftfartøjers relative produktionskapacitet. Der må, når forskellige grupper af luftrumsbrugere pålægges afgifter for brug af samme tjeneste, ikke foretages nogen forskelsbehandling i henseende til nationalitet eller brugerkategori.

2. Afgiften for overflyvningsluftfartstjenester for en given flyvning i en given overflyvningsafgiftszone beregnes på grundlag af den enhedsrate, der er fastsat for overflyvningsafgiftszonen og overflyvningstjenesteenhederne for den pågældende flyvning. Afgiften består af en eller flere variable komponenter, der hver især er baseret på objektive faktorer.

3. Afgiften for tårn- og indflyvningskontroltjenester for en given flyvning i en given tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone beregnes på grundlag af den enhedsrate, der er fastsat for tårn- og indflyvningskontrolafgiftszonen og tårn- og indflyvningskontroltjenesteenhederne for den pågældende flyvning. Med henblik på at beregne afgiften for tårn- og indflyvningskontroltjenester betragtes en flyvnings indflyvning og afgang som en enkelt flyvning. Afgiften består af en eller flere variable komponenter, der hver især er baseret på objektive faktorer.

4. Visse luftrumsbrugere, navnlig operatører af lette luftfartøjer og statsluftfartøjer, kan fritages for betaling af luftfartsafgifter, forudsat at omkostningerne ved en sådan fritagelse dækkes med andre midler og ikke overføres på andre luftrumsbrugere.

5. Afgifterne gradueres for at tilskynde luftfartstjenesteudøverne, lufthavnene og luftrumsbrugerne til at medvirke til at forbedre miljøpræstationerne eller servicekvaliteten, f.eks. ved øget anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer, øget kapacitet, færre forsinkelser og bæredygtig udvikling, samtidig med at et optimalt sikkerhedsniveau opretholdes, navnlig i forbindelse med gennemførelsen af den europæiske ATM-masterplan. Gradueringen skal bestå af økonomiske fordele eller ulemper og skal være indtægtsneutral for lufttrafiktjenesteudøverne.

Artikel 23

Afgiftsordningens gennemførelse

Med henblik på gennemførelsen af afgiftsordningen vedtager Kommissionen gennemførelsesbestemmelser og -procedurer med hensyn til artikel 19, 20, 21 og 22, navnlig for så vidt angår omkostningsgrundlagene og de fastlagte omkostninger, fastsættelsen af enhedsrater, incitamentsordningerne og risikodelingsmekanismerne samt gradueringen af afgifterne. Disse krav og procedurer fastsættes i en gennemførelsesretsakt, der vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 37, stk. 2.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 9

~~a)~~ De omkostninger, der skal fordeles på luftrumsbrugerne, skal være de konstaterede omkostninger ved udøvelsen af luftfartstjenester, herunder passende beløb til forrentning af kapitalinvesteringer og afskrivning af aktiver, samt omkostningerne til vedligeholdelse, drift, forvaltning og administration. De fastlagte omkostninger er de omkostninger, der er fastlagt af medlemsstaterne på nationalt eller FAB-niveau enten i begyndelsen af referenceperioden for hvert kalenderår i den referenceperiode, der omtales i artikel 11 i rammeforordningen, eller i løbet af referenceperioden, der følger passende justeringer og anvender advarselsmekanismerne i artikel 11 i rammeforordningen.

~~b)~~ De omkostninger, der skal medtages i denne forbindelse, er dem, som skønnes at vedrøre de faciliteter og tjenester, der er omhandlet i og implementeret i henhold til ICAO's Regional Air Navigation Plan, European Region. De kan også omfatte omkostninger, som de nationale tilsynsmyndigheder og/eller kvalificerede enheder har pådraget sig, og andre omkostninger, som den berørte medlemsstat og tjenesteudøver har pådraget sig i forbindelse med tilvejebringelsen af luftfartstjenester. De omfatter ikke omkostningerne til sanktioner, som medlemsstaterne har pålagt i medfør af artikel 9 i rammeforordningen, ej heller

omkostningerne til afhjælpende foranstaltninger, som medlemsstaterne har pålagt ifølge artikel 11 i rammeforordningen.

c) Hvad angår de funktionelle luftrumsblokke og som en del af deres respektive rammeaftaler gør medlemsstaterne sig rimelige bestræbelser på at nå til enighed om fælles principper for opkrævningspolitik.

d) Omkostningerne ved de forskellige luftfartstjenester opgøres særskilt som fastsat i artikel 12, stk. 3.

e) Krydssubsidiering mellem en route-tjenester og terminaltjenester tillades ikke. Omkostninger, der vedrører både terminaltjenester og en route-tjenester, fordeles proportionalt mellem en route-tjenester og terminaltjenester på grundlag af en gennemskuelig metode. Krydssubsidiering mellem forskellige luftfartstjenester er kun tilladt, når det er objektivt begrundet, og forudsat at det angives klart.

f) Det skal sikres, at omkostningsgrundlaget for afgifterne er gennemskueligt. Der fastsættes gennemførelsesbestemmelser for tjenesteudøvernes fremsendelse af oplysninger, således at det bliver muligt at kontrollere udøverens overslag, faktiske omkostninger og indtægter. Der udveksles regelmæssigt oplysninger mellem de nationale tilsynsmyndigheder, tjenesteudøverne, luftrumsbrugerne, Kommissionen og Eurocontrol.

3. Medlemsstaterne overholder følgende principper ved afgiftsfastsættelsen i overensstemmelse med stk. 2:

a) Afgifter for tilvejebringelsen af luftfartstjenester skal fastsættes på ikke-diskriminerende vilkår. Der må, når forskellige grupper af luftrumsbrugere pålægges afgifter for brug af samme tjeneste, ikke foretages nogen forskelsbehandling i henseende til nationalitet eller brugerkategori.

b) Visse brugere, navnlig operatører af lette luftfartøjer og statsluftfartøjer, kan fritages for betaling af afgifter, forudsat at omkostningerne ved en sådan fritagelse ikke overføres på andre brugere.

c) Afgifter fastsættes for hvert kalenderår på grundlag af de fastlagte omkostninger eller kan fastsættes på betingelser fastsat af medlemsstaterne til fastlæggelse af enhedssatsens maksimumsniveau eller for de årlige indtægter i en periode på højst fem år.

d) Indtægterne fra luftfartstjenester må være så store, at de skaber et rimeligt afkast på aktiverne, så de kan bidrage til nødvendige kapitalforbedringer.

e) Afgifterne skal afspejle omkostningerne ved de luftfartstjenester og -faciliteter, som stilles til rådighed for luftrumsbrugerne, under hensyntagen til de forskellige involverede typer luftfartøjers relative produktionskapacitet.

f) Afgifterne skal fremme en sikker, effektiv og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester for at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet; de skal desuden opfylde præstationsmålene og stimulere til integreret udøvelse af tjenester, samtidig med at de skal mindske luftfartens miljømæssige følgevirkninger. De nationale tilsynsmyndigheder kan til dette formål og i forbindelse med de nationale præstationsplaner eller præstationsplanerne for de funktionelle luftrumsblokke oprette mekanismer, herunder incitamenter i form af økonomiske fordele og ulemper, der tilskynder luftfartstjenesteudøvere og/eller luftrumsbrugere til at støtte forbedringer i udøvelsen af luftfartstjenester, som f.eks. øget kapacitet, færre forsinkelser og bæredygtig udvikling, samtidig med at de opretholder et optimalt sikkerhedsniveau.

~~4. Kommissionen vedtager udførlige gennemførelsesbestemmelser til nærværende artikel efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 11

~~*Artikel 15*~~

~~**Tilsyn med overholdelse**~~

~~1. Kommissionen sørger i samarbejde med medlemsstaterne for, at det løbende vurderes, om principperne og reglerne i artikel 14 og 15 overholdes. Kommissionen bestræber sig på at indføre de nødvendige mekanismer til at inddrage Eurocontrols ekspertise og lader medlemsstaterne, Eurocontrol og repræsentanter for luftrumsbrugere få del i resultaterne af revisionen.~~

~~2. Kommissionen undersøger efter anmodning fra en eller flere medlemsstater, som mener, at de i artikel 14 og 15 omhandlede principper og regler ikke er blevet anvendt korrekt, eller på eget initiativ enhver påstand om, at principperne og/eller reglerne ikke overholdes. Med forbehold af artikel 18, stk. 1, lader Kommissionen medlemsstaterne, Eurocontrol og repræsentanter for luftrumsbrugere få del i resultaterne af revisionen undersøgelsen. Senest to måneder efter modtagelse af en anmodning og efter at have hørt den berørte medlemsstat og rådført sig med Udvalget for det Fælles Luftrum efter rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2, i rammeforordningen træffer Kommissionen afgørelse om anvendelsen af artikel 14 og 15 i nærværende forordning og beslutter, hvorvidt den pågældende praksis må fortsættes.~~

~~3. Kommissionen fremsender sin afgørelse til medlemsstaterne og underretter tjenesteudøveren herom, for så vidt denne er retligt berørt. Enhver medlemsstat kan indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet inden for en måned. Rådet, som træffer afgørelse med kvalificeret flertal, kan ændre afgørelsen inden for en frist på en måned.~~

⇩ nyt

Artikel 24

Vurdering af overholdelsen af præstations- og afgiftsordningerne

1. Alt efter omstændighederne vurderer Kommissionen regelmæssigt lufttrafiktjenesteudøvernes og medlemsstaternes overholdelse af artikel 10-17 og 19-22 samt de i artikel 18 og 23 nævnte gennemførelsesretsakter. Kommissionen handler i samråd med agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og med de nationale tilsynsmyndigheder.

2. Efter anmodning fra en eller flere medlemsstater, en national tilsynsmyndighed eller Kommissionen undersøger agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, enhver påstand om manglende overholdelse, jf. stk. 1. Hvis agenturet har belæg for en sådan manglende overholdelse, kan agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, indlede en undersøgelse på eget initiativ. Det afslutter undersøgelsen senest fire måneder efter modtagelsen af anmodningen efter at have hørt medlemsstaten, den berørte nationale tilsynsmyndighed og den pågældende udpegede lufttrafiktjenesteudøver. Med forbehold af artikel 41, stk. 1, videregiver agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan,

undersøgelsens resultater til de berørte medlemsstater, de berørte lufttrafiktjenesteudøvere og Kommissionen.

3. Kommissionen kan afgive udtalelse om, hvorvidt medlemsstaterne og/eller lufttrafiktjenesteudøverne har overholdt artikel 10-17 og 19-22 samt de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 18 og 23, og den meddeler sin udtalelse til den eller de berørte medlemsstater og den berørte lufttrafiktjenesteudøver.

↓ 550/2004 (tilpasset) ⇨ nyt

Artikel 25~~12~~

Gennemskuelighed i ⌦ **luftfartstjenesteudøvernes** ⌫ regnskaber~~regnskaberne~~

1. Luftfartstjenesteudøvere udarbejder, ~~uanset~~ ⌦ uafhængigt af ⌫ ejerforhold og ~~retlig form~~⌦ retligt regelsæt ⌫, ⇨ hvert år ⇦ regnskaber, der ~~revideres og~~ offentliggøres. Regnskaberne skal være i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder (IAS), som ~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫ har vedtaget. Hvor fuld overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder på grund af ⌦ luftfarts ⌫tjenesteudøverens retlige status ikke er mulig, ~~bestræber~~ opnår udøveren ~~sig på at opnå~~ så høj en overensstemmelse som muligt.~~2.~~ Luftfartstjenesteudøverne offentliggør ~~i alle tilfælde~~ en årsberetning, og de underkastes regelmæssigt en uafhængig revision ⌦ af de regnskaber, der er nævnt i dette stykke ⌫.

⇩ nyt

2. De nationale tilsynsmyndigheder og agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, har ret til at få adgang til de regnskaber, som luftfartstjenesteudøverne under deres tilsyn fører. Medlemsstaterne kan beslutte at give andre tilsynsmyndigheder adgang til disse regnskaber.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 7 (tilpasset) ⇨ nyt

3. ~~Når~~ Ll~~l~~uftfartstjenesteudøvere ⇨ skal i deres interne regnskabsføring føre særskilte regnskaber over hver luftfartstjeneste ⇦ ~~udøver et bundt af tjenester, specificerer og angiver de omkostninger og indtægter, der hidrører fra luftfartstjenesterne, opgjort i overensstemmelse med den i artikel 14 omhandlede afgiftsordning for luftfartstjenester, og de fører i givet fald konsoliderede regnskaber for andre tjenester, som ikke er luftfartstjenester~~, således som de ville være forpligtede til, hvis ~~de~~ ⌦ disse ⌫~~pågældende~~ tjenester blev ~~udøvet~~ ⌦ udført ⌫af adskilte virksomheder⇨, med henblik på at undgå forskelsbehandling, krydssubsidiering og konkurrenceforvridning. En luftfartstjenesteudøver skal også føre særskilte regnskaber for hver aktivitet, hvor vedkommende: ⇦

⇩ nyt

a) udøver luftfartstjenester, der udbudsindkøbes i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, og luftfartstjenester, der ikke er omfattet af denne bestemmelse

b) udøver luftfartstjenester og udfører andre aktiviteter uanset arten heraf, herunder fælles informationstjenester

c) udøver luftfartstjenester i Unionen og i tredjelande.

De fastlagte omkostninger, de faktiske omkostninger og indtægterne fra luftfartstjenester opdeles i personaleomkostninger, andre driftsomkostninger end personaleomkostninger, afskrivningsomkostninger, kapitalomkostninger, omkostninger til gebyrer og afgifter, der betales til agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, og ekstraordinære omkostninger, og de gøres offentligt tilgængelige, jf. dog beskyttelsen af fortrolige oplysninger.

4. De finansielle data om omkostninger og indtægter, der indberettes i henhold til artikel 19, stk. 6, og andre oplysninger af relevans for beregningen af enhedsrater revideres eller kontrolleres af den nationale tilsynsmyndighed eller en enhed, som er uafhængig af den pågældende luftfartstjenesteudøver, og som den nationale tilsynsmyndighed har godkendt. Konklusionen af denne revision offentliggøres.

🡻 550/2004

~~4. Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder, som har adgang til regnskaberne hos tjenesteudøvere, der udøver tjenester i det luftrum, som hører ind under deres ansvarsområde.~~

~~5. Medlemsstaterne kan anvende overgangsbestemmelserne i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1606/2002 af 19. juli 2002 om anvendelse af internationale regnskabsstandarder[52] på luftfartstjenesteudøvere, som er omfattet af denne forordning.~~

🡻 1070/2009 Artikel 2, stk. 5

~~*Artikel 9a*~~

~~Funktionelle luftrumsblokke~~

~~1. Medlemsstaterne træffer senest den 4. december 2012 alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at funktionelle luftrumsblokke gennemføres med henblik på at opnå den krævede kapacitet og effektivitet i lufttrafikstyringsnettet inden for det fælles europæiske luftrum, opretholde et højt sikkerhedsniveau, bidrage til at forbedre lufttrafiksystemets præstationer generelt og mindske miljøpåvirkningerne.~~

~~3. Medlemsstaterne, og navnlig medlemsstater, der etablerer tilgrænsende funktionelle luftrumsblokke, samarbejder indbyrdes i videst mulig omfang for at sikre, at denne~~

[52] ~~EFT L 243 af 11.9.2002, s. 1.~~

~~bestemmelse efterkommes. Samarbejdet kan i givet fald også omfatte tredjelande, der deltager i funktionelle luftrumsblokke.~~

~~2. De funktionelle luftrumsblokke skal bl.a.:~~

~~a) understøttes af en sikkerhedsmæssig risikoanalyse~~

~~b) gøre det muligt at udnytte luftrummet optimalt under hensyn til lufttrafikken~~

~~c) sikre overensstemmelse med det europæiske rutenet, der er oprettet i henhold til artikel 6 i luftrumsforordningen~~

~~d) være begrundet ved, at de indebærer en generel merværdi, herunder en optimal udnyttelse af tekniske og menneskelige ressourcer, baseret på cost-benefit-analyser~~

~~e) sikre en gnidningsløs og fleksibel overdragelse af ansvaret for flyvekontrollen mellem lufttrafiktjenesteenheder~~

~~f) sikre foreneliged mellem de forskellige luftrumskonfigurationer, blandt andet ved at optimere de nuværende flyveinformationsregioner~~

~~g) opfylde betingelserne i regionale aftaler indgået i ICAO-regi~~

~~h) respektere regionale aftaler, der gælder på datoen for denne forordnings ikrafttræden, navnlig aftaler, der involverer europæiske tredjelande, og~~

~~i) lette overensstemmelse med fællesskabsdækkende præstationsmål.~~

~~3. En funktionel luftrumsblok kan kun oprettes ved gensidig aftale mellem alle de medlemsstater og i påkommende tilfælde tredjelande, der har ansvaret for en del af det luftrum, som den funktionelle luftrumsblok omfatter.~~

~~Inden Kommissionen underrettes om oprettelsen af en funktionel luftrumsblok, forelægger den eller de berørte medlemsstater Kommissionen, de øvrige medlemsstater og andre interesserede parter relevante oplysninger og giver dem mulighed for at fremsætte bemærkninger.~~

~~4. Når en funktionel luftrumsblok vedrører luftrum, der helt eller delvis hører ind under to eller flere medlemsstaters ansvarsområde, skal den aftale, i henhold til hvilken den funktionelle luftrumsblok oprettes, indeholde de nødvendige bestemmelser med hensyn til, hvordan blokken kan ændres, og hvordan en medlemsstat kan trække sig ud af en blok, herunder overgangsordninger.~~

~~5. Ved tvister mellem to eller flere medlemsstater om en grænseoverskridende funktionel luftrumsblok, der vedrører luftrum under deres ansvarsområde, kan de berørte medlemsstater i fællesskab forelægge sagen for Udvalget for det Fælles Luftrum med henblik på en udtalelse. Udtalelsen afgives til de berørte medlemsstater. Med forbehold af stk. 63 tager medlemsstaterne hensyn til nævnte udtalelse med henblik på at finde en løsning.~~

~~6. Kommission skal, når den har modtaget meddelelse fra medlemsstaterne om de aftaler og erklæringer, der er nævnt i stk. 3 og 4, vurdere hver enkelt funktionelle luftrumsbloks opfyldelse af betingelserne i stk. 2 og forelægge resultaterne for Udvalget for det Fælles Luftrum til diskussion. Finder Kommissionen, at en eller flere af de funktionelle luftrumsblokke ikke opfylder betingelserne, skal den indlede en dialog med de berørte medlemsstater med henblik på at opnå enighed om de foranstaltninger, der er nødvendige for at rette op på situationen.~~

~~7. Med forbehold af stk. 6 meddeles de aftaler og erklæringer, der er omhandlet i stk. 3 og 4, Kommissionen med henblik på offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*. I~~

~~forbindelse med offentliggørelsen præciseres ikrafttrædelsestidspunktet for den relevante afgørelse.~~

~~8. Der skal senest den 4. december 2010 udarbejdes vejledningsmateriale vedrørende oprettelse og ændring af funktionelle luftrumsblokke i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2, i rammeforordningen.~~

~~9. Kommissionen vedtager senest den 4. december 2011 og i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen gennemførelsesbestemmelser vedrørende de oplysninger, som medlemsstaterne skal tilvejebringe, før en funktionel luftrumsblok kan oprettes og ændres i overensstemmelse med denne artikels stk. 3.~~

~~*Artikel 9b*~~

~~**Koordinator for funktionelle luftrumsblokke**~~

~~1. Kommissionen kan med det formål at lette oprettelsen af funktionelle luftrumsblokke udpege en koordinator for funktionelle luftrumsblokke (»koordinatoren«). Kommissionen handler efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen.~~

~~2. Med forbehold af artikel 9a, stk. 5, er det koordinatorens opgave efter anmodning fra alle berørte medlemsstater og, i påkommende tilfælde, tredjelande, der deltager i den samme funktionelle luftrumsblok, at lette problemløsning i forhandlingsfasen for således at fremskynde oprettelsen af funktionelle luftrumsblokke. Koordinatoren handler ud fra et mandat fra alle berørte medlemsstater og i påkommende tilfælde tredjelande, der deltager i den samme funktionelle luftrumsblok.~~

~~3. Koordinatoren er upartisk, navnlig i forhold til medlemsstaterne, tredjelande, Kommissionen og interessenter.~~

~~4. Koordinatoren må ikke videregive oplysninger, som vedkommende har modtaget under udførelsen af sine opgaver, undtagen hvis dette tillades af den/de berørte medlemsstat(er) og eventuelle tredjelande.~~

~~5. Koordinatoren rapporterer til Kommissionen, Udvalget for det Fælles Luftrum og Europa-Parlamentet hver tredje måned efter vedkommendes udnævnelse. Rapporten skal omfatte et resume af forhandlingerne og forhandlingsresultater.~~

~~6. Koordinatorens mandat udløber, når den sidste aftale om funktionelle luftrumsblokke er undertegnet, dog senest den 4. december 2012.~~

🡻 1070/2009 Artikel 3, stk. 6

(tilpasset)

⇨ nyt

KAPITEL IV

⌦ FORVALTNING AF NETTET ⌫

Artikel 26~~6~~

~~Styring og udformning af nettet~~⌦ **Netfunktioner** ⌫

1. Funktionerne af nettet til lufttrafikststyring ~~(ATM)~~ skal ~~gøre det muligt at udnytte luftrummet optimalt~~ ⇨ sikre en bæredygtig og effektiv udnyttelse af luftrummet ⇦ ⇨ og de begrænsede ressourcer. ⇦ ~~og~~ ⌦ De skal også ⌫ sikre, at luftrumsbrugerne kan operere på ~~deres foretrukne~~ ⇨ miljømæssigt optimale ⇦ flyveveje, samtidig med at der gives størst mulig adgang til luftrums- og luftfartstjenester. Disse netfunktioner ⇨ , der er angivet i stk. 2 og 3, ⇦ ⇨ understøtter opfyldelsen af de EU-dækkende præstationsmål og er baseret på operationelle krav ⇦ ~~har til formål at understøtte initiativer på nationalt niveau og på de funktionelle luftrumsblokkes niveau og udøves på en måde, der respekterer adskillelsen mellem regulerings- og driftsfunktioner~~.

2. ~~Med henblik på at opfylde de i stk. 1 omtalte mål, og uden at dette berører medlemsstaternes ansvar med hensyn til nationale ruter og luftrumsstrukturer, sikrer Kommissionen, at~~ De ~~følgende~~ ⌦ net ⌫funktioner ⌦ , der er nævnt i stk. 1, omfatter følgende ⌫ ~~udføres~~:

a) udformning ⇨ og forvaltning ⇦ ~~Det europæiske rutenet~~ ⇨ af de europæiske luftrumsstrukturer ⇦ ~~udformes~~

⇨ b) lufttrafikregulering ⇦

c~~b~~) ~~De~~ koordinering af de begrænsede ressourcer ~~koordineres~~ inden for luftfartsfrekvensbånd, som anvendes i den almene~~almindelige~~ lufttrafik; dette gælder bl.a. radiofrekvenser tillige med koordinationen af transponderkoder til radar.

⇩ nyt

3. De netfunktioner, der er nævnt i stk. 1, omfatter også følgende:

a) optimering af luftrummets udformning med henblik på nettet og lettere delegering af udøvelsen af lufttrafiktjenester gennem samarbejde med lufttrafiktjenesteudøvere og medlemsstaternes myndigheder

b) forvaltning af levering af lufttrafikkontrolkapaciteten i nettet som fastsat i den bindende netoperationsplan (NOP)

c) koordinerings- og støttefunktion i tilfælde af en netkrise

d) lufttrafikregulering og kapacitetsforvaltning

e) forvaltning af planlægningen, overvågningen og koordineringen af gennemførelsen af aktiviteter med henblik på implementeringen af infrastruktur i det europæiske ATM-net i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan, idet der tages hensyn til de operationelle behov og de dertil knyttede operationelle procedurer

f) overvågning af den europæiske ATM-netinfrastrukturs virkemåde.

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6

4. De funktioner, der er omhandlet i ~~første afsnit~~ stk. 2 og 3, indebærer ikke, at der skal vedtages bindende, generelle foranstaltninger, eller at der skal foretages politiske vurderinger. ~~De tager hensyn til forslag, der er udformet på nationalt niveau og på niveauet for de funktionelle luftrumsblokke.~~ De udføres i koordination med militære myndigheder i overensstemmelse med vedtagne procedurer vedrørende fleksibel brug af luftrummet.

⇩ nyt

5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 36 med henblik på at ændre denne forordning for at tilføje funktioner til dem, der er anført i stk. 2 og 3, samt for nettets funktion og præstation, hvis det er nødvendigt.

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6 (tilpasset)

Artikel 27

⌦ Netforvalteren ⌫

⇩ nyt

1. For at nå de mål, der er omhandlet i artikel 26, sikrer Kommissionen, med bistand fra agenturet hvis dette er relevant, at netforvalteren bidrager til udførelsen af de netfunktioner, der er fastsat i artikel 26, ved at udføre de opgaver, der er nævnt i stk. 4.

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6 (tilpasset) ⇨ nyt

2. Kommissionen kan ~~efter høring af Udvalget for Det Fælles Luftrum og i overensstemmelse med de gennemførelsesbestemmelser, der er nævnt i stk. 4, overdrage~~ ⌦ udpege ⌫ ~~Eurocontrol eller~~ et ~~andet~~ upartisk og kompetent organ ⇨ til at udføre ⇦ de opgaver, der er ~~nødvendige for udøvelsen af de funktioner, der er omhandlet i første afsnit~~ ⇨ pålagt netforvalteren ⇦. Til dette formål vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3. Denne afgørelse om udpegelse skal indeholde kravene til udpegelsen, herunder finansiering af netforvalteren.

3. ⇨ Netforvalteren udfører sine opgaver ⇦ ~~Sådanne opgaver udføres~~ på en ⇨ uafhængig, ⇦ upartisk og omkostningseffektiv måde ~~og udføres på vegne af medlemsstaterne og de berørte parter~~. Opgaverne ~~De~~ er underlagt passende styring, der ~~anerkender~~ ⌦ skal anerkende ⌫ separat regnskabspligt for ~~ydelse~~udøvelse af tjenester og regulering, ⇨ hvis det kompetente organ, der er udpeget som netforvalter, også har reguleringsmæssige

funktioner. ⇦⇨Netforvalteren skal ved udførelsen af sine opgaver tage ⇦ ~~under~~ hensyn til det samlede ATM-nets behov og ~~med fuld~~ ⇨ fuldt ud inddrage ⇦ ~~inddragelse af~~ luftrumsbrugerne~~,~~ ~~og~~ luftfartstjenesteudøverne ⇨ , flyvepladsoperatørerne og militæret. ⇦

⇩ nyt

4. Netforvalteren bidrager til netfunktionernes gennemførelse med støtteforanstaltninger, der er målrettet en sikker og effektiv planlægning og operation af nettet under normale forhold og i krisesituationer, og med foranstaltninger til løbende forbedring af netoperationer i det fælles europæiske luftrum og nettets præstationer generelt, navnlig med hensyn til præstationsordningens gennemførelse. De foranstaltninger, som netforvalteren træffer, skal tage behovet for fuldt ud at integrere lufthavnene i nettet i betragtning.

5. Netforvalteren samarbejder tæt med agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, om at sikre, at de præstationsmål, der er nævnt i artikel 10, afspejles i tilstrækkelig grad i den kapacitet, som de individuelle luftfartstjenesteudøvere skal levere, og som netforvalteren og luftfartstjenesteudøverne har aftalt i netoperationsplanen.

6. Netforvalteren:

a) træffer afgørelse om individuelle foranstaltninger til gennemførelse af netfunktionerne og til støtte for en effektiv gennemførelse af den bindende netoperationsplan og virkeliggørelse af de bindende præstationsmål

b) rådgiver Kommissionen og stiller relevante oplysninger til rådighed for agenturet, der fungerer som præstationsvurderingsorgan, om implementeringen af ATM-netinfrastrukturen i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan, navnlig for at udpege de nødvendige investeringer i nettet.

7. Netforvalteren træffer afgørelser gennem en fælles beslutningstagningsproces. Parterne i den fælles beslutningstagning arbejder derfor i videst muligt omfang på at forbedre nettets funktion og præstation. Den fælles beslutningstagning skal fremme nettets interesser.

🡻 1070/2009 Artikel 3, stk. 6

~~3. Kommissionen kan føje funktioner til listen over de funktioner, der er nævnt i stk. 2, efter passende høring af interesserede parter i industrien. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk.4, i rammeforordningen.~~

⇩ nyt

8. Ved gennemførelsesretsakter vedtaget efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3, fastsætter Kommissionen gennemførelsesbestemmelser for udførelsen af netfunktionerne, netforvalterens opgaver, forvaltningsordninger, herunder beslutningsprocesser, og krisestyring.

🡻 1070/2009 Artikel 3, stk. 6

~~4. Udførlige bestemmelser vedrørende gennemførelsen af de i denne artikel omhandlede foranstaltninger, undtagen for dem, der er omhandlet i stk. 6-9, vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen. Disse gennemførelsesbestemmelser skal navnlig vedrøre:~~

~~a) koordineringen og harmoniseringen af processer og procedurer for at øge effektiviteten af luftfartsfrekvensforvaltningen, herunder udvikling af principper og kriterier~~

~~b) den centrale funktion at koordinere tidlig identifikation og løsning af frekvensbehov i de frekvensbånd, der er tildelt den almindelige europæiske lufttrafik, for at støtte udformningen og driften af det europæiske lufttrafiknet~~

~~c) yderligere netfunktioner som defineret i ATM-masterplanen~~

~~d) detaljerede ordninger for samarbejde om beslutningstagning mellem medlemsstaterne, luftfartstjenesteudøverne og netstyringsfunktionen for de opgaver, der er omhandlet i stk. 2~~

~~e) tilrettelæggelse med henblik på høring af de relevante interesserede parter i beslutningsprocessen både på nationalt og på europæisk plan, og og~~

~~f) inden for det radiospektrum, der er tildelt den almindelige lufttrafik af Den Internationale Telekommunikationsunion, en opdeling af opgaver og ansvar mellem netstyringsfunktion og nationale frekvensforvaltningsorganer, idet det sikres, at de nationale frekvensforvaltningsfunktioner fortsat udfører de frekvenstildelinger, der ikke har indflydelse på nettet. I de tilfælde, der ikke har indflydelse på nettet, samarbejder de nationale frekvensforvaltningsorganer med dem, der er ansvarlige for netstyringsfunktionen, for at optimere brugen af frekvenserne.~~

⇩ nyt

9. Andre aspekter af udformningen af luftrumsstrukturer end dem, der er omhandlet i artikel 26, stk. 2 og 3, behandles af medlemsstaterne. I den forbindelse tager medlemsstaterne hensyn til lufttrafikbehov samt lufttrafikkens og præstationsplanernes sæsonudsving og kompleksitet. Før de træffer afgørelse om disse aspekter, skal de høre de berørte luftrumsbrugere eller grupper, der repræsenterer sådanne luftrumsbrugere, og de militære myndigheder, hvis det er relevant.

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6

~~5. Andre aspekter af luftrummets udformning end dem, som er omhandlet i stk. 2, tages op på nationalt niveau og niveauet for de funktionelle luftrumsblokke. I denne udformningsproces skal der tages hensyn til efterspørgslen efter og kompleksiteten af trafikken, nationale præstationsmål eller præstationsmålene for de funktionelle luftrumsblokke, og den skal omfatte en fuld høring af relevante luftrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer luftrumsbrugere, og militære myndigheder, når det er passende.~~

~~6. Medlemsstater skal overlade udførelsen af lufttrafikreguleringen til Eurokontrol eller et andet upartisk og kompetent organ, der er underlagt passende overvågningsordninger.~~

~~7. Gennemførelsesbestemmelser for lufttrafikreguleringen, herunder de nødvendige overvågningsordninger, udvikles efter rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2, i rammeforordningen og vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen med henblik på at optimere udnyttelsen af den disponible luftrumskapacitet og forbedre lufttrafikreguleringsprocesserne. Disse bestemmelser skal være baseret på gennemsigtighed og effektivitet, idet det skal sikres, at kapaciteten stilles til rådighed på en fleksibel måde og i rette tid, i overensstemmelse med henstillingerne i ICAO's "Regional Air Navigation Plan, European Region".~~

~~8. Gennemførelsesreglerne for lufttrafikregulering understøtter driftsafgørelser truffet af lufttrafiktjenesteudøvere, lufthavnsoperatører og luftrumsbrugere og skal omfatte følgende områder:~~

~~a) flyveplanlægning~~

~~b) udnyttelse af disponibel luftrumskapacitet under alle faser af en flyvning, herunder slottildeling, og~~

~~c) den almene lufttrafiks anvendelse af ruteføringer, herunder~~

~~– udarbejdelse af én enkelt publikation vedrørende rute- og trafikpolitik~~

~~– muligheder for at omdirigere den almene lufttrafik fra overbelastede områder, og~~

~~– prioriteringsregler for den almene lufttrafiks adgang til luftrummet, navnlig i overbelastede perioder og kriseperioder.~~

~~9. Når Kommissionen udvikler og vedtager gennemførelsesbestemmelserne, skal den på passende vis, og uden at det berører sikkerheden, tage hensyn til overensstemmelse mellem flyveplaner og slots i lufthavne og den nødvendige koordinering mellem naboregioner.~~

⇩ nyt

Artikel 28

Gennemsigtighed i netforvalterens regnskaber

1. Netforvalteren udarbejder, forelægger og offentliggør sine regnskaber. Disse regnskaber skal være i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder (IAS), som Unionen har vedtaget. Hvis netforvalterens retlige status gør det umuligt at opnå fuld

overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder, skal netforvalteren opnå størst mulig overensstemmelse.

2. Netforvalteren offentliggør en årsberetning og underkastes regelmæssigt en uafhængig revision.

↓ 550/2004

~~*Artikel 10*~~

~~Forbindelserne mellem tjenesteudøvere~~

~~1. Luftfartstjenesteudøvere kan benytte sig af tjenester fra andre tjenesteudøvere, der er certificeret i Fællesskabet.~~

~~2. Luftfartstjenesteudøverne formaliserer deres samarbejde ved skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger, som fastlægger den enkelte udøvers specifikke pligter og opgaver, og som giver mulighed for udveksling af operationelle data mellem alle tjenesteudøvere for så vidt angår almen lufttrafik. Sådanne ordninger meddeles den eller de berørte nationale tilsynsmyndigheder.~~

~~3. I de tilfælde, hvor der er tale om udøvelse af lufttrafiktjenester er de berørte medlemsstaters godkendelse påkrævet. I de tilfælde, hvor der er tale om udøvelse af vejrtjenester, er de berørte medlemsstaters godkendelse påkrævet, hvis disse har udpeget en udøver med eneret i henhold til artikel 9, stk. 1.~~

⇩ nyt

Artikel 29

Forbindelserne med interessenter

Lufttrafiktjenesteudøverne opretter høringsmekanismer med henblik på at høre de relevante luftrumsbrugere og flyvepladsoperatører om alle vigtige spørgsmål vedrørende de tjenester, der udøves, herunder relevante ændringer af luftrumskonfigurationerne eller strategiske investeringer, som har en relevant indvirkning på udøvelsen af lufttrafikstyringen og luftfartstjenesterne og/eller afgifterne. Luftrumsbrugerne skal også inddrages i godkendelsen af strategiske investeringsplaner. Kommissionen vedtager foranstaltninger, der nærmere beskriver fremgangsmåden for høringen og for inddragelsen af luftrumsbrugere i godkendelsen af investeringsplaner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 6 (tilpasset) ⇨ nyt

Artikel 30~~11~~

Forbindelserne til de militære myndigheder

Medlemsstaterne ~~træffer~~sikrer som led i den fælles transportpolitik ~~de nødvendige foranstaltninger til at sikre~~ indgåelsen eller fornyelsen af skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger mellem de kompetente civile og militære myndigheder om styringen af specifikke luftrumsblokke ⇨ , og de underretter Kommissionen herom ⇦.

↓ 550/2004

~~Artikel 13~~

~~**Adgang til og beskyttelse af data**~~

~~1. For så vidt angår almen lufttrafik udveksles relevante operationelle data i realtid mellem alle luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne for at lette disses operationelle behov. Dataene må kun anvendes til operationelle formål.~~

~~2. Relevante myndigheder, certificerede luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne gives adgang til relevante operationelle data på et ikke-diskriminerende grundlag.3. Certificerede tjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne udformer standardbetingelser for adgang til andre af deres relevante operationelle data end de i stk. 1 omhandlede. De nationale tilsynsmyndigheder godkender sådanne standardbetingelser. Hvor det er relevant, udarbejdes der detaljerede regler vedrørende sådanne betingelser efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 3.~~

⇩ nyt

Artikel 31

Tilgængelighed af og adgang til operationelle data for almen lufttrafik

1. Med hensyn til almen lufttrafik stilles relevante operationelle data til rådighed i realtid uden forskelsbehandling og med forbehold af sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser af alle luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavne og netforvalteren, herunder på tværs af landegrænser og på EU-plan. Den nævnte tilgængelighed skal være til gavn for lufttrafiktjenesteudøvere, der er certificeret eller har afgivet en erklæring, enheder med en dokumenteret interesse i at udøve luftfartstjenester, luftrumsbrugere og lufthavne samt netforvalteren. Dataene må kun anvendes til operationelle formål.

2. Priserne for den tjeneste, der er nævnt i stk. 1, baseres på marginalomkostningerne ved at stille dataene til rådighed.

3. Der gives adgang til de i stk. 1 nævnte relevante operationelle data til de myndigheder, der er ansvarlige for sikkerhedstilsynet, tilsynet med præstationerne og tilsynet med nettet, herunder agenturet.

4. Kommissionen kan fastsætte de nærmere krav til tilgængeliggørelse af og adgang til data i henhold til stk. 1 og 3 og metoden til fastsættelse af priserne som nævnt i stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3.

↓ 551/2004 (tilpasset)

KAPITEL ~~II~~ V

LUFTRUM~~METS STRUKTUR~~ ⌦ , INTEROPERABILITET OG TEKNOLOGISK INNOVATION ⌫

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 2

~~*Artikel 3*~~

~~**Europæisk øvre flyveinformationsregion (EUIR)**~~

~~1. Fællesskabet og dets medlemsstater arbejder hen imod, at ICAO opretter og anerkender en fælles EUIR. Til dette formål retter Kommissionen, for så vidt angår spørgsmål, der henhører under Fællesskabets kompetence, en henstilling til Rådet i overensstemmelse med traktatens artikel 300 senest den 4. december 2011.~~

~~2. EUIR udformes, så den dækker det luftrum, der i henhold til artikel 1, stk. 3, hører ind under medlemsstaternes ansvarsområde, og den kan desuden omfatte europæiske tredjelandes luftrum.~~

~~3. Oprettelsen af EUIR berører ikke medlemsstaternes ansvar med hensyn til udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere i det luftrum, som hører ind under deres ansvarsområde, jf. artikel 8, stk. 1, i luftfartstjenesteforordningen.~~

~~4. Medlemsstaterne bevarer deres ansvar over for ICAO inden for de geografiske grænser for de øvre flyveinformationsregioner og de flyveinformationsregioner, som de har fået tildelt af ICAO på datoen for denne forordnings ikrafttræden.~~

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 3

⇨ nyt

Artikel 32~~3a~~

Elektronisk luftfartsinformation

Uden at dette berører medlemsstaternes offentliggørelse af luftfartsinformation og på en måde, der er i overensstemmelse med denne offentliggørelse, ~~sikrer Kommissionen i~~

~~samarbejde med Eurocontrol adgangen til elektronisk luftfartsinformation af høj kvalitet, som præsenteres på en harmoniseret~~ ⇨ opretter netforvalteren i samarbejde med Kommissionen en EU-dækkende luftfartsinformationsstruktur for at fremme adgangen til elektronisk luftfartsinformation af høj kvalitet, som præsenteres på en lettilgængelig ⇦ måde, og som opfylder alle relevante brugeres behov i form af datakvalitet og rettidighed. ⇨ Den luftfartsinformation, der således stilles til rådighed, må kun bestå af de oplysninger, der opfylder de væsentlige krav, som er fastsat i punkt 2.1 i bilag VIII til forordning (EU) 2018/1139. ⇦

~~2. Ved anvendelsen af stk. 1 skal Kommissionen:~~

~~a) sikre udviklingen af en fællesskabsdækkende luftfartsinformationsstruktur i form af en elektronisk integreret briefingportal, hvortil interesserede parter har ubegrænset adgang. Med denne infrastruktur integreres adgang til og levering af de nødvendige dataelementer f.eks., men ikke udelukkende, luftfartsinformation, information fra meldekontorer for lufttrafiktjeneste (ARO), meteorologiske oplysninger og information om trafikstyring~~

~~b) støtte moderniseringen og harmoniseringen af leveringen af luftfartsinformation i videste forstand i nært samarbejde med Eurocontrol og ICAO.3. Kommissionen vedtager udførlige gennemførelsesbestemmelser til nærværende artikel efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 4

~~*Artikel 4*~~

~~**Lufttrafikregler og regler for luftrumsklassifikation**~~

~~Kommissionen vedtager gennemførelsesbestemmelser efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen for at:~~

~~a) vedtage hensigtsmæssige bestemmelser i relation til lufttrafikregler på grundlag af ICAO's standarder og anbefalede praksis~~

~~b) harmonisere anvendelsen af ICAO's luftrumsklassifikation, med passende tilpasning, for at sikre en homogen udøvelse af sikre og effektive lufttrafiktjenester inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum.~~

↓ 551/2004 (tilpasset)

~~**KAPITEL III**~~

~~**FLEKSIBEL UDNYTTELSE AF LUFTRUMMET I DET FÆLLES EUROPÆISKE LUFTRUM**~~

↓ 551/2004 (tilpasset)

⇨ nyt

Artikel 33~~7~~

Fleksibel udnyttelse af luftrummet

1. Medlemsstaterne sikrer under hensyntagen til organisationen af de militære aspekter, der hører ind under deres ansvarsområde, en ~~ensartet~~ anvendelse i det fælles europæiske luftrum af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet som beskrevet af ICAO og udviklet af Eurocontrol med henblik på at lette luftrumsstyringen og lufttrafikstyringen som led i den fælles transportpolitik ⇨ og i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan ⇦.

2. Medlemsstaterne aflægger hvert år rapport til Kommissionen om anvendelsen som led i den fælles transportpolitik af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet for så vidt angår det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde.

3. På de områder, hvor det navnlig på baggrund af rapporterne fra medlemsstaterne bliver nødvendigt at styrke og harmonisere anvendelsen af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet i det fælles europæiske luftrum, ⌦ vedtager Kommissionen foranstaltninger ⌫ ~~vedtages der gennemførelsesbestemmelser~~ som led i den fælles transportpolitik. ⌦ Disse gennemførelsesretsakter vedtages ⌫ efter den ⌦ undersøgelses ⌫procedure~~n~~ ⌦ , der er nævnt ⌫ i ~~rammeforordningens~~ artikel ~~8~~ 37, stk. 3.

⇩ nyt

Artikel 34

Koordinering af SESAR

De enheder, der er ansvarlige for de opgaver, der er fastlagt i EU-retten med hensyn til koordinering af SESAR-definitionsfasen, SESAR-udviklingsfasen og SESAR-implementeringsfasen, alt efter hvad der er relevant, skal samarbejde om at sørge for en effektiv koordinering mellem disse tre faser med henblik på at opnå en gnidningsløs og rettidig overgang mellem dem.

Alle relevante civile og militære interessenter skal inddrages i videst muligt omfang.

~~🡻 1070/2009 Artikel 2, stk. 10~~

~~*Artikel 15 a*~~

~~**Fælles projekter**~~

~~1. Fælles projekter kan bidrage til en vellykket gennemførelse af ATM-masterplanen. Sådanne projekter støtter denne forordnings målsætninger om at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer på centrale områder såsom kapacitet, effektiv afvikling af flytrafikken og omkostningseffektivitet samt miljømæssig bæredygtighed inden for de overordnede sikkerhedsmål.~~

~~2. Kommissionen kan i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen udarbejde vejledningsmateriale om, hvordan sådanne projekter kan bidrage til gennemførelsen af ATM-masterplanen. Denne type vejledningsmateriale påvirker ikke mekanismerne for anvendelse af sådanne projekter vedrørende funktionelle luftrumsblokke som vedtaget af parterne inden for disse blokke.~~

~~3. Kommissionen kan endvidere efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen beslutte at starte fælles projekter om netfunktioner, der er særligt vigtige for en general forbedring af præstationerne inden for lufttrafikstyring og luftfartstjenester i Europa. Sådanne fælles projekter kan være berettigede til fællesskabsstøtte inden for den flerårige finansielle ramme. Med dette for øje og uden at dette berører medlemsstaternes kompetence til at afgøre, hvordan deres økonomiske midler skal anvendes, gennemfører Kommissionen en uafhængig cost-benefit-analyse og passende høringer af medlemsstaterne og relevante aktører i overensstemmelse med artikel 10 i rammeforordningen og undersøger alle relevante måder, hvorpå deres anvendelse kan finansieres. De støtteberettigede omkostninger ved anvendelsen af fælles projekter dækkes i overensstemmelse med principperne om åbenhed og ikke-diskrimination.~~

⇩ nyt

Artikel 35

Fælles projekter

1. Kommissionen kan oprette fælles projekter til gennemførelse af de væsentlige operationelle ændringer, som er fastlagt i den europæiske ATM-masterplan, og som har en indvirkning på hele nettet.

2. Kommissionen kan også indføre forvaltningsordninger for fælles projekter og gennemførelsen heraf.

3. Fælles projekter kan være berettigede til EU-finansiering. Med dette for øje og uden at dette berører medlemsstaternes kompetence til at afgøre, hvordan deres økonomiske midler skal anvendes, gennemfører Kommissionen en uafhængig cost-benefit-analyse og passende høringer af medlemsstaterne og relevante aktører i overensstemmelse med artikel 10 og undersøger alle relevante måder, hvorpå de fælles projekters gennemførelse kan finansieres.

4. Kommissionen fastlægger de fælles projekter og forvaltningsordninger, der er nævnt i stk. 1 og 2, ved gennemførelsesretsakter, som vedtages efter undersøgelsesproceduren, der er nævnt i artikel 37, stk. 3.

↓ 551/2004

~~*Artikel 8*~~

~~**Midlertidig suspension**~~

~~1. I tilfælde, hvor anvendelsen af artikel 7 giver anledning til væsentlige driftsmæssige vanskeligheder, kan medlemsstaterne midlertidigt suspendere en sådan anvendelse, forudsat at de straks underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.~~

~~2. Efter indførelsen af en midlertidig suspension kan der efter proceduren i rammeforordningens artikel 8 foretages tilpasninger af de bestemmelser, der er vedtaget i medfør af artikel 7, stk. 3, for det luftrum, der hører ind under den eller de berørte medlemsstaters ansvarsområde.~~

KAPITEL ~~IV~~ VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 11

~~*Artikel 17*~~

~~Revision af bilagene~~

~~Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i bilagene med henblik på at tage højde for den tekniske eller operationelle udvikling, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 4, i rammeforordningen.~~

~~I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen bringe hasteproceduren i artikel 5, stk. 5, i rammeforordningen, i anvendelse.~~

⇩ nyt

Artikel 36

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 6 og 26, tillægges Kommissionen for en periode på syv år fra [denne forordnings offentliggørelse]. Delegationen af beføjelser

forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 6 og 26 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 6 og 26 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på 2 måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

🡻 549/2004 (tilpasset)

⇨ nyt

Artikel 37~~5~~

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for det Fælles Luftrum, i det følgende benævnt "udvalget", der består af to repræsentanter for hver medlemsstat, og som har Kommissionen~~s repræsentant~~ som formand. Udvalget sikrer, at der tages passende hensyn til alle brugerkategoriers interesser. ⇨ Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011. ⇦

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel ~~3 og 7~~ ⇨ 4 ⇦ i ~~afgørelse 1999/468/EF~~ ⇨ forordning (EU) nr. 182/2011 ⇦ ~~, jf. dennes artikel 8~~.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 ~~og 7~~ i ~~afgørelse 1999/468/EF~~ ⇨ forordning (EU) nr. 182/2011 ⇦ ~~, jf. dennes artikel 8~~.

~~Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til en måned.~~

🡻 1070/2009 Artikel 1, stk. 4

~~4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

~~5. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1, 2, 4 og 6, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5 (tilpasset)

Artikel 38~~10~~

⌦ Høring af interessenter ⌫

⇩ nyt

1. Medlemsstaterne, de nationale tilsynsmyndigheder, agenturet, uanset om det fungerer som præstationsvurderingsorgan, og netforvalteren opretter høringsmekanismer for på passende vis at høre interessenterne med henblik på udførelsen af deres opgaver i forbindelse med gennemførelsen af denne forordning.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5 (tilpasset) ⇨ nyt

2. Kommissionen opretter en ~~høringsmekanisme på fællesskabsplan~~⌦ EU-plan ⌫ ⇨ med henblik på høringer om spørgsmål vedrørende gennemførelsen af denne forordning, hvis det er relevant ⇦. Det særlige sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til ⌦ Kommissionens ⌫ afgørelse 98/500/EF, inddrages i høringen. ~~3. Høringen af interessenterne skal navnlig omfatte udvikling og indførelse af nye koncepter og teknologier i det europæiske lufttrafikstyringsnet.~~ ⇨ Med henblik på stk. 3, litra e), gælder det, at hvis der er behov for høring vedrørende militære aspekter, skal Kommissionen foruden medlemsstaterne høre Det Europæiske Forsvarsagentur og andre kompetente militære eksperter udpeget af medlemsstaterne. ⇦

3. Interessenterne kan omfatte:

a) luftfartstjenesteudøvere ⇨ eller relevante grupper, der repræsenterer dem ⇦

⇩ nyt

b) netforvalteren

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5 (tilpasset) ⇨ nyt

c) lufthavnsoperatører ⇨ eller relevante grupper, der repræsenterer dem ⇦

d) ~~relevante~~ luftrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer ⌦ dem ⌫ ~~luftrumsbrugere~~

e) ~~militære myndigheder~~ ⌦ militæret ⌫

f) fabrikanter ~~og~~

g) faglige sammenslutninger

⇩ nyt

h) relevante ikkestatslige organisationer.

🡻 1070/2009 Artikel 1, stk. 5 (tilpasset)

~~*Artikel 6*~~

~~Rådgivende organ for luftfart~~

~~Uden at dette berører udvalgets og Eurocontrols rolle, nedsætter Kommissionen et "rådgivende organ for luftfart", der består af luftfartstjenesteudøvere, sammenslutninger af luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører, fabrikanter og faglige sammenslutninger. Organet har udelukkende til opgave at rådgive Kommissionen om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.~~

Artikel 39~~7~~

Forbindelser med ~~europæiske~~ tredjelande

🡻 1070/2009 Artikel 1, stk. 5 (tilpasset)

⇨ nyt

~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫og ~~dets~~dens medlemsstater sigter mod og yder støtte til at udvide det fælles europæiske luftrum til stater, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union. Med dette formål bestræber de sig på~~,~~ inden for rammerne af aftaler med tilgrænsende tredjelande ~~eller inden for rammerne af aftaler om funktionelle luftrumsblokke,~~ at udvide ~~anvendelsen af denne forordning og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3~~⌦ det fælles europæiske luftrum ⌫, så disse lande også bliver omfattet.⇨ Desuden skal de bestræbe sig på at samarbejde med disse lande enten i forbindelse med aftaler om netfunktioner eller inden for rammerne af aftalen mellem Unionen og Eurocontrol om en generel ramme for forbedret samarbejde, der styrker ATM's "paneuropæiske dimension". ⇦

🡻 1070/2009 Artikel 1, stk. 5

~~Artikel 8~~

~~Gennemførelsesbestemmelser~~

~~1. Med henblik på udarbejdelse af gennemførelsesbestemmelser kan Kommissionen i givet tilfælde udstede mandater til Eurocontrol eller en anden instans med angivelse af de opgaver, der skal udføres, og tidsplanen herfor og under hensyntagen til de relevante frister som fastlagt i nærværende forordning. Kommissionen handler efter rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2.~~

~~2. Når Kommissionen agter at udstede et mandat i overensstemmelse med stk. 1, bestræber den sig i den forbindelse på at få det bedste ud af de eksisterende ordninger for inddragelse og høring af alle berørte parter, for så vidt som disse ordninger er i overensstemmelse med Kommissionens praksis med hensyn til gennemskuelighed og høringsprocedurer og ikke strider mod dens institutionelle forpligtelser.~~

⇩ nyt

Artikel 40

Støtte fra andre organer

Kommissionen kan anmode andre organer om bistand med henblik på at varetage sine opgaver i henhold til denne forordning.

🡻 1070/2009 Artikel 2, stk. 1

~~*Artikel 4*~~

~~**Sikkerhedskrav**~~

~~Kommissionen vedtager efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen gennemførelsesbestemmelser, som inddrager relevante bestemmelser i Eurocontrols sikkerhedskrav (Eurocontrol safety regulatory requirements — ESARR) og efterfølgende ændringer af disse krav, der falder inden for denne forordnings anvendelsesområde, om nødvendigt med passende tilpasninger.~~

↓ 550/2004 (tilpasset)

~~KAPITEL IV~~

~~AFSLUTTENDE BESTEMMELSER~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 11

(tilpasset)

⇨ nyt

Artikel 41~~18~~

Fortrolighed

1. Hverken de nationale tilsynsmyndigheder, der handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, ~~eller~~ Kommissionen ⇨ , agenturet, uanset om det fungerer som præstationsvurderingsorgan, eller netforvalteren ⇦ må videregive oplysninger af fortrolig karakter; dette gælder navnlig oplysninger om luftfartstjenesteudøvere, deres forretningsforbindelser eller deres omkostningskomponenter.

2. Stk. 1 berører ikke de nationale tilsynsmyndigheders ~~eller,~~ Kommissionens ⇨ eller agenturets, når det fungerer som præstationsvurderingsorgan, ⇦ ret til at videregive oplysninger, når dette er af afgørende betydning for opfyldelsen af deres pligter, idet videregivelsen i så fald skal være forholdsmæssigt afpasset og skal tage hensyn til tjenesteudøvernes, luftrumsbrugeres, lufthavnes eller andre relevante interessenters berettigede interesser med hensyn til at beskytte deres ~~forretningshemmeligheder~~ ⌦ forretningsmæssigt følsomme oplysninger ⌫.

3. Oplysninger og data afgivet i henhold til afgiftsordningen ⇨ , jf. artikel 19-24, navnlig hvad angår udpegede lufttrafiktjenesteudøveres fastlagte omkostninger, faktiske omkostninger og indtægter ⇦ ~~i artikel 14~~ videregives offentligt.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5

(tilpasset)

⇨ nyt

Artikel 42~~9~~

Sanktioner

~~De sanktioner, som medlemsstaterne fastlægger~~⌦ Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner ⌫ for især luftrumsbrugeres ⇨ , lufthavnsoperatørers ⇦ og luftfartstjenesteudøveres overtrædelse af denne forordning og af de ~~foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3,~~ ⇨ delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf ⇦ ⇨ , og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes.

Sanktionerne ⇦ skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

🡻 549/2004

~~Artikel 12~~

~~Tilsyn, kontrol og metoder til vurdering af indsatsen~~

~~1. Tilsyn, kontrol og metoderne til vurdering af indsatsen bygger på årsrapporter fra medlemsstaterne om gennemførelsen af de foranstaltninger, der træffes i medfør af denne forordning, og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3.~~

🡻 1070/2009 Artikel 1, stk. 6, litra a)

~~2. Kommissionen evaluerer regelmæssigt anvendelsen af denne forordning og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3, og forelægger sin første rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet senest den 4. juni 2011 og herefter ved udgangen af hver referenceperiode i henhold til artikel 11, stk. 3, litra d). Med henblik herpå kan Kommissionen, når det er begrundet, anmode medlemsstaterne om yderligere oplysninger som supplement til oplysningerne i de rapporter, de indsender i henhold til denne artikels stk. 1.~~

🡻 549/2004

~~3. Kommissionen hører udvalget med henblik på udarbejdelsen af de rapporter, der er omhandlet i stk. 2.~~

🡻 1070/2009 Artikel 1, stk. 6, litra b)

~~4. Rapporterne skal indeholde en evaluering af resultaterne af de foranstaltninger, der er truffet i medfør af denne forordning, herunder relevant information om udviklingen i sektoren, og navnlig de økonomiske, miljømæssige, sociale, beskæftigelsesmæssige og teknologiske aspekter, samt om tjenesternes kvalitet, i forhold til de oprindelige mål og de fremtidige behov.~~

⇩ nyt

Artikel 43

Evaluering

1. Kommissionen foretager en evaluering for at vurdere anvendelsen af denne forordning senest i 2030. Med henblik herpå kan Kommissionen, når det er begrundet, anmode medlemsstaterne om oplysninger, der er relevante for denne forordnings anvendelse.

2. Kommissionen fremsender resultaterne heraf til Europa-Parlamentet og til Rådet. Resultaterne af evalueringen offentliggøres.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 12 (tilpasset)

~~*Artikel 18 a*~~

~~**Evaluering**~~

~~Kommissionen forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet senest den 4. december 2012, som evaluerer de juridiske, sikkerhedsmæssige, industrielle, økonomiske og sociale følgevirkninger af anvendelse af markedsprincipper for udøvelse af tjenester på områderne kommunikation, navigation, overvågning og luftfartsinformation sammenlignet med eksisterende eller alternative organisatoriske principper og tager højde for udviklingen i de funktionelle luftrumsblokke og i den eksisterende teknologi.~~

↓ 551/2004 (tilpasset)

~~KAPITEL IV~~

~~AFSLUTTENDE BESTEMMELSER~~

~~*Artikel 10*~~

~~**Evaluering**~~

~~I forbindelse med den regelmæssige evaluering, der er omhandlet i rammeforordningens artikel 12, stk. 2, gennemfører Kommissionen en prospektiv undersøgelse af betingelserne for en fremtidig anvendelse på det nedre luftrum af de koncepter, der er omhandlet i artikel 3, 5 og 6.~~

~~På grundlag af undersøgelsens konklusioner og i lyset af de gjorte fremskridt forelægger Kommissionen senest den 31. december 2006 Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, der, hvis det er hensigtsmæssigt, ledsages af et forslag om udvidelse af disse koncepter til at omfatte det nedre luftrum eller om fastlæggelse af eventuelle andre foranstaltninger. I tilfælde af planer om en sådan udvidelse bør de relevante afgørelser så vidt muligt træffes inden den 31. december 2009.~~

↓ 549/2004

Artikel 44~~13~~

Beskyttelsesklausul

Denne forordning er ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan træffe foranstaltninger, for så vidt disse er nødvendige for at beskytte vitale sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser. Det drejer sig især om foranstaltninger, der er tvingende nødvendige:

(a) med henblik på overvågning af luftrummet under medlemsstaternes ansvarsområde i overensstemmelse med ICAO's regionale luftfartsaftaler, herunder muligheden for at opdage, identificere og vurdere alle luftfartøjer, der benytter et sådant luftrum, for at sikre flyvesikkerheden og træffe foranstaltninger, der tilgodeser sikkerheds- og forsvarsbehov

(b) i tilfælde af alvorlige interne uroligheder, der påvirker opretholdelsen af lov og orden

(c) i tilfælde af krig eller af alvorlige internationale spændinger, der udgør en fare for krig

(d) for opfyldelsen af en medlemsstats internationale forpligtelser, for så vidt angår opretholdelse af fred og international sikkerhed

(e) for at gennemføre militære operationer og militær træningsflyvning, herunder nødvendige øvelsesmuligheder.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 7

~~*Artikel 13 a*~~

~~Det Europæiske Luftfarts~~**sikkerhedsagentur**

~~Ved gennemførelsen af denne forordning og forordning (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004, (EF) nr. 552/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur[53] samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen i overensstemmelse med deres respektive roller i henhold til denne forordning i givet fald med Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur for at sikre, at alle sikkerhedsmæssige aspekter er taget behørigt i betragtning.~~

↓

Artikel 45

Ophævelse

Forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004 og (EF) nr. 551/2004 ophæves.

Henvisninger til de ophævede forordninger gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag III.

---

[53] ~~EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.~~

↓ 550/2004 (tilpasset)

Artikel 46~~19~~

Ikrafttræden ⌦ og anvendelse ⌫

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

~~2. Artikel 7 og 8 træder dog først i kraft et år efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende af de fælles krav omhandlet i artikel 6.~~

⇩ nyt

2. Artikel 3, stk. 3, anvendes fra den [*Publikationskontoret: Indsæt datoen 48 måneder efter denne forordnings ikrafttræden*].

Artikel 10-24 gælder fra den 1. juli 2023. Artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikel 15 i forordning (EF) nr. 550/2004 samt de gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, finder dog fortsat anvendelse med henblik på gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningen for den tredje referenceperiode.

Artikel 26, stk. 3, og artikel 32 finder anvendelse på netforvalteren fra den dato, hvorfra en afgørelse om udpegelse, som vedtages i henhold til artikel 27, stk. 2, efter denne forordnings ikrafttræden, og som omfatter disse bestemmelser, finder anvendelse.

↓ 550/2004

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*