



Bruxelles, den 4. juni 2021
(OR. en)

9490/21

Interinstitutionel sag:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 148
CODEC 832
IA 110

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	ST 9162/21 + ADD1-4 + AD1CO1
Komm. dok. nr.:	ST 10840/20 + ADD1, ST 10841/20 + COR1, ST 11020/20
Vedr.:	Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2018/1139 for så vidt angår Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs evne til at fungere som præstationsvurderingsorgan for det fælles europæiske luftrum – Generel indstilling (3. juni 2021)

Vedlagt følger til delegationerne Rådets generelle indstilling til ovennævnte forslag, som Rådet vedtog Rådet på sin 3798. samling den 3. juni 2021.

↓ 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 Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

¹ ~~EFT C 241 af 7.10.2002, s. 24.~~ EUT C [...] af [...], s. [...].

² ~~EFT C 278 af 14.11.2002, s. 13.~~ EUT C [...] af [...], s. [...].

↴ nyt

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004³, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004⁴ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004⁵ er blevet ændret væsentligt. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør de nævnte forordninger af klarhedshensyn omarbejdes.
-

↓ 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.~~

³ 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).

⁴ 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).

⁵ 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).

- (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. 552/2004⁶ ~~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. 1070/2009⁷, 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) 2018/1139⁸, da de nødvendige bestemmelser til sikring af interoperabilitet mellem ATM-systemer, -komponenter og -procedurer er indarbejdet i sidstnævnte forordning. ⇐

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ 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. 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).

↴ nyt

↻ Rådet

- (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 ↻ og parallelt hermed at ændre sidstnævnte forordning ↻.
-

↓ 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")⁹.~~

↓ 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")¹⁰.~~

↓ 551/2004 betragtning 5 (tilpasset)

↻ Rådet

- (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.

↻ (4a) Denne forordning bør ikke berøre medlemsstaternes rettigheder og ansvar i henhold til Chicagokonventionen. ↻

⁹ ~~Jf. side 1 i denne EUT.~~

¹⁰ ~~Jf. side 1 i denne EUT.~~

↓ 1070/2009 betragtning 1

⇒ Rådet

- (5) Gennemførelsen af den fælles transportpolitik kræver et effektivt lufttrafiksystem, der gør det muligt at afvikle lufttrafikken sikkert, regelmæssigt og bæredygtigt, idet ⇒[...]☉
⇒ anvendelsen af luftrummet og kapaciteten optimeres, der bidrages til luftfartens bæredygtighed, ☉ og den frie bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser lettes.
-

↓ 1070/2009 betragtning 37 (tilpasset)

⇒ nyt

- (6) Den samtidige forfølgelse af målene om at øge sikkerhedsstandarden for lufttrafikken og forbedre den generelle ~~vedvarende~~præstation for ATM ☒ og luftfartstjenester ☒ (ANS) for almindeligalmen 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 dimension¹¹ bør overvejes og tages i betragtning. ⇐
-

↓ nyt

⇒ Rådet

- (7) Forbedringer af ATM's miljøpræstationer bidrager også ⇒[...]☉ til at opfylde målsætningerne i Parisaftalen, ⇒[...]☉ Kommissionens ⇒ meddelelse om den ☉ europæiske grønne pagt, ⇒ Rådets konklusioner om Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet og den digitale dagsorden for Europa ☉ , navnlig ved at nedbringe luftfartens emissioner.

¹¹ C(2017) 7518 final.

☞ (7a) 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. ☞

↓ 549/2004 betragtning 6 (tilpasset)

☞ Rådet

(8) — ☞ (8) ☞ ☒ I 2004 ☒ vedtog medlemsstaterne ~~Medlemsstaterne har vedtaget~~ en generel erklæring om militære spørgsmål i forbindelse med det fælles europæiske luftrum ☞¹² ☞, ☞ som de har gentaget. ☞¹³. I henhold til ☞ [...] ☞ ☞ nævnte ☞ 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.~~

↓ 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.~~

¹² ☞ Jf. EUT L 96 af 31.3.2004, s. 9. ☞

¹³ ~~Jf. side 9 i denne EUT.~~

↓ 549/2004 betragtning 5 (tilpasset)

☞ Rådet

- (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 ☒.

☞(9a) Medlemsstaterne kan, hvor det er relevant sammen med tredjelande, etablere funktionelle luftrumsblokke for at udvikle bedre samarbejde og koordinering med henblik på at fremme lufttrafikstyringsnettets præstationer inden for det fælles europæiske luftrum og mindske miljøpåvirkningerne. ☞

↓ 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")¹⁴. 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.~~

↓ 551/2004 betragtning 1

~~Oprettelse af et fælles europæisk luftrum kræver, at luftrumets 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.~~

¹⁴ ~~Jf. side 20 i denne EUT.~~

↓ 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 luftrafik tjenestesystemets kapacitet, tilgodesee 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

⇒ Rådet

(10) ⇒ Medlemsstaterne bør udpege en national tilsynsmyndighed til at varetage de opgaver, som påhviler en sådan myndighed i henhold til denne forordning. ☹ For at sikre et sammenhængende og forsvarligt tilsyn med luftfartstjenesterne i Europa bør de nationale tilsynsmyndigheder garanteres en tilstrækkelig uafhængighed og tilstrækkelige midler. ⇒ [...] ☹ ⇒ Finansieringen af disse myndigheder bør navnlig garantere deres uafhængighed og sætte dem i stand til at operere i overensstemmelse med principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikkeforskelsbehandling og proportionalitet. De nationale tilsynsmyndigheders personale bør handle uafhængigt, og de bør navnlig undgå interessekonflikter mellem udøvelsen af luftfartstjenester og udførelsen af deres opgaver. ☹ 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 ⇒, hvad angår organisationsstrukturen, navnlig ☹ med den nationale ⇒ [...] ☹ ⇒ kompetente myndighed, der er udpeget i henhold til forordning (EU) 2018/1139 eller den nationale konkurrencemyndighed ☹ . ⇐ ~~i at varetage deres opgaver inden for en administrativ ramme.~~

↓ nyt

⇒ Rådet

(11) ⇒ [...] ☹

↓ 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 plan¹⁵, bør ligeledes høres.~~

↕ nyt

🔄 Rådet

(13) 🔄 [...] 🔄

(14) 🔄 [...] 🔄 🔄 En luftfartstjenesteudøver bør tillades at udbyde sine tjenester i Unionen på ikkediskriminerende vilkår, hvis vedkommende er i besiddelse af et certifikat eller en erklæring i henhold til artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139.

¹⁵ ~~EFF L 225 af 12.8.1998, s. 27.~~

- (14a) I henhold til artikel 2, stk. 3, litra c), i forordning (EU) 2018/1139 finder nævnte forordning ikke anvendelse på ATM/ANS, der leveres eller stilles til rådighed af militæret. I overensstemmelse hermed bør medlemsstaterne også kunne tillade udøvelse af sådanne luftfartstjenester i hele eller en del af luftrummet under deres anvendelsesområde uden certificering og/eller anvendelse af hele eller en del af nærværende forordning. I så fald bør de berørte medlemsstater navnlig kunne udpege de berørte militære tjenesteudøvere til udøvelse af lufttrafiktjenester eller meteorologiske tjenester (MET) i overensstemmelse med nærværende forordning.
- (14b) Denne forordning kræver ikke certificering af signaler fra globale satellitnavigationssystemer (GNSS). ☐
- (15) Der bør ikke finde nogen forskelsbehandling sted mellem luftrumsbrugere for så vidt angår adgang til ækvivalente luftfartstjenester.
- (16) Lufttrafiktjenester ☑ bør ☐ udøves med eneret. ☑ Udøvere af sådanne tjenester ☐ bør være underlagt krav om udpegelse og ☑ [...] ☐ krav med hensyn til almenhedens interesse, ☑ navnlig hvad angår national sikkerhed og forsvar samt placeringen af deres hovedforretningssted og ejerskab. I den forbindelse bør der tages hensyn til, at udøvelse af lufttrafiktjenester som omhandlet i denne forordning er forbundet med udøvelse af en offentlig myndigheds beføjelser, som ikke er af en økonomisk art og derfor ikke er omfattet af anvendelsen af traktatens konkurrenceregler.
- (16a) Medlemsstaterne bør sikre, at deres nationale ret ikke er til hinder for udpegelsen af en lufttrafiktjenesteudøver, navnlig med den begrundelse at den berørte tjenesteudøver har sit hovedforretningssted i en anden medlemsstat eller er ejet af statsborgere i denne anden medlemsstat, såfremt anvendelsen af sådan national ret indebærer en ubegrundet hindring for den frie udveksling af tjenesteydelser eller etableringsfriheden, hvilket bør vurderes i den enkelte sag i lyset af alle relevante omstændigheder.
- (16b) På grundlag af en analyse af de sikkerhedsmæssige hensyn bør medlemsstaterne kunne udpege med eneret en eller flere MET-udøvere for så vidt angår hele eller en del af det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde, uden at skulle iværksætte en udbudsprocedure.

(16c) Samarbejdet mellem luftfartstjenesteudøvere er et vigtigt redskab til at forbedre det europæiske ATM-systems præstation og bør fremmes. ☐

(17) ☐ [...] ☐ På grundlag af en analyse af de sikkerhedsmæssige hensyn kan medlemsstaterne tillade ☐ lufttrafiktjenesteudøvere eller lufthavnsoperatører ☐ eller en gruppe af lufthavnsoperatører ☐ ☐ [...] ☐ at udbudsindkøbe kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS), luftfartsinformationstjenester (AIS), lufttrafikdatatjenester (ADS), ☐ [...] ☐ MET ☐ [...] ☐ , medmindre den pågældende medlemsstat har udpeget en enkelt MET-udøver, eller tårn- og indflyvningskontrolltjenester ☐ med henblik på tårn- og indflyvningskontrol ☐ ☐ [...] ☐ . Muligheden for at gøre brug af sådanne udbudsindkøb ☐ [...] ☐ ☐ kan ☐ skabe grundlag for større fleksibilitet og fremme innovation inden for tjenesterne, uden at dette berører ☐ sikkerhedsmæssige og ☐ specifikke behov, ☐ herunder militærets ☐ , for så vidt angår fortrolighed, interoperabilitet, systemrobusthed, dataadgang og ATM-sikkerhed.

(18) Når ☐ [...] ☐ ☐ MET- eller ☐ lufttrafiktjenester ☐ til tårn- og indflyvningskontrol ☐ udbudsindkøbes, bør de ☐ [...] ☐ ☐ ikke ☐ være omfattet af den ☐ [...] ☐ ☐ ☐ præstationsordning ☐ , som er fastsat i denne forordning ☐ [...] ☐ .

(19) ☐ [...] ☐

(20) Hvis det er relevant, bør udbudsindkøb af luftfartstjenester gennemføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU¹⁶ ☐ [...] ☐ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU¹⁷, ☐ [...] ☐ ☐ medmindre andet er fastsat i henhold til denne forordning, og principperne om ligebehandling, ikkediskrimination og gennemsigtighed samt de gældende bestemmelser i traktaten, navnlig traktatens regler om fri udveksling af tjenesteydelser ☐ ☐ [...] ☐ ☐ og etableringsfrihed ☐ .

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).

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).

(21) Trafikstyringen af ubemandede luftfartøjer forudsætter, at fælles informationstjenester ☞ CIS , står til rådighed. For at begrænse omkostningerne ved en sådan trafikstyring bør priserne for ☞ [...] ☞ CIS, der udøves med eneret , være baseret på omkostningerne samt en rimelig fortjeneste, og de bør underlægges de nationale tilsynsmyndigheders godkendelse. ☞ [...] ☞ Udøvere af CIS bør gives adgang til relevante operationelle data ☞ [...] ☞ på fair, rimelige og ikkediskriminerende vilkår , således at det bliver muligt at udøve tjenesten.

☞ (21a) Adgang til relevante operationelle data for så vidt angår den almene lufttrafik 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 på fair, rimelige og ikkediskriminerende vilkår. Præcise informationer, herunder om lufrumsstatus og de enkelte lufttrafiksituationer, og rettidig formidling heraf til civile og militære flyveledere har direkte indvirkning på operationernes sikkerhed og effektivitet, herunder flyvningernes miljøeffektivitet. Rettidig adgang til opdaterede informationer om lufrumsstatus er væsentlig for alle parter, der ønsker at udnytte disponible lufrumsstrukturer, når de indleverer eller genindleverer deres flyveplan. ☞

(22) Præstations- og afgiftsordningerne ☞ [...] ☞ bør sikre en effektiv, bæredygtig og løbende drift af det europæiske ATM-system og har også ☞ til formål at gøre luftfartstjenester, som udøves på andre vilkår end markedsvilkår, mere omkostningseffektive og fremme en bedre servicekvalitet ☞ [...] ☞ Med ☞ ☞ [...] ☞ dette sigte ☞ bør de ☞ omfatte relevante og egnede incitament. I lyset af denne målsætning bør præstations ☞ [...] ☞ ordningen ☞ ☞ [...] ☞ ikke omfatte tjenester, ☞ [...] ☞ der udbudsindkøbes i overensstemmelse med denne forordning. Præstationsordningen bør omfatte alle luftfartstjenester, som en udpeget lufttrafiktjenesteudøver udøver eller udbudsindkøber fra andre tjenesteudøvere, herunder hvor den pågældende tjenesteudøver udøver luftfartstjenester og lufttrafiktjenester ☞ .

☞ (22a) Der kan udpeges et præstationsvurderingsorgan med henblik på at rådgive og bistå Kommissionen samt de nationale tilsynsmyndigheder i forbindelse med gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningerne ☞ [...] ☞. ☞

(23) ☞ [...] ☞

(24) ☞ [...] ☞

(25) Da udøvelsen af ☞ [...] ☞ luftfartstjenester ☞ [...] ☞ i sagens natur rummer grænseoverskridende og netrelaterede elementer, ☞ [...] ☞ ☞ bør ☞ ☞ overflyvnings ☞ præstationerne vurderes i forhold til de unionsdækkende præstationsmål ☞ [...] ☞ .

☞ (25a) I betragtning af medlemsstaternes og de nationale tilsynsmyndigheders kendskab til de lokale forhold ☞ ☞ [...] ☞ ☞ bør de overlades ansvaret for at udarbejde og vedtage udkastene til præstationsplaner og præstationsmål. Disse planer bør navnlig baseres på input fra den eller de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere for så vidt angår alle de luftfartstjenester, som disse tjenesteudøvere udøver eller udbudsindkøber. Kommissionen bør have ansvaret for at vurdere disse planer. De nationale tilsynsmyndigheder bør også have ansvaret for at overvåge lufttrafiktjenesteudøvernes præstationer og for, hvor det er relevant, at pålægge afhjælpende foranstaltninger ☞ ☞ [...] ☞ .

(26) Udkast til præstationsplaner ☞ [...] ☞ ☞ bør omfatte ☞ overflyvnings ☞ [...] ☞ ☞ præstationsmål, der stemmer ☞ overens med de ☞ [...] ☞ EU-dækkende præstationsmål, ☞ samt præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester på de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet, idet der tages hensyn til lokale forhold og den indbyrdes afhængighed mellem centrale præstationsområder og sikkerhed, ☞ og opfylde visse kvalitative kriterier for at sikre, at de fastsatte mål opfyldes på effektiv vis. ☞ [...] ☞

(27) Nettets ☞ [...] ☞ præstation bør underlægges ☞ specifikke ☞ kriterier ☞ [...] ☞, idet der tages hensyn til ☞ [...] ☞ ☞ net ☞ funktionernes særlige karakter. ☞ Nettet ☞ ☞ [...] ☞ bør underlægges præstationsmål på de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet.

(28) Afgiftsordningen bør baseres på princippet om, at luftrumsbrugerne bør betale for omkostningerne ved udøvelsen af de tjenester, der stilles til rådighed for dem eller er til deres fordel, og som ikke dækkes på anden måde. Omkostninger ved medlemsstaternes nationale myndigheders, herunder de nationale kompetente myndigheders og de nationale tilsynsmyndigheders samt EUROCONTROLS og netforvalterens udøvelse af luftfartstjenester, kan 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 støtte nedbringelsen af luftfartens miljøvirkninger.

(29) Det bør være muligt for medlemsstaterne 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. Kommissionen bør foretage en gennemførlighedsundersøgelse af indvirkningen af en graduering af afgifterne på lufttrafikken og interessenter samt af bidraget fra denne graduering til opnåelsen af målene med det fælles europæiske luftrum.

(30)

(30a) Der bør etableres mekanismer såsom forlængelse, suspendering af en igangværende referenceperiode eller tilpasning af præstationsmål over en referenceperiode for at håndtere uforudsete og betydningsfulde begivenheder, der har væsentlig indflydelse på gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningerne, hvor der kan konstateres en betydelig afvigelse fra trafikprognoserne.

(30b) Med forbehold af proceduren i artikel 258 i TEUF bør Kommissionen vurdere medlemsstaternes overholdelse af de krav, der er fastsat i præstations- og afgiftsordningerne, og kan, hvor det er relevant, fremsætte en udtalelse om, hvorvidt disse krav er overholdt.

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

(32) ➡ [...] ☹ Netfunktionerne bør bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttransportsystemet og støtte opfyldelsen af de EU-dækkende præstationsmål. De bør ➡ [...] ☹ ➡ lette ☹ 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.

➡ (32a) ☹ En række ➡ netfunktioner såsom lufttrafikregulering skal koordineres centralt af en enkelt instans til støtte for foranstaltninger, der træffes af medlemsstaterne og de relevante operationelle interessenter. Derfor bør en række opgaver, ☹ der bidrager til udførelsen af disse funktioner, udføres af en netforvalter, og dennes aktiviteter bør inddrage alle de berørte operationelle interessenter. ➡ Netforvalterens specifikke opgaver bør fastsættes i denne forordning. Netforvalteren bør udpeges af Kommissionen. Kommissionen bør udpege Eurocontrol i betragtning af denne organisations omfattende ekspertise på luftfartsområdet eller en anden upartisk og kompetent instans til at udføre disse opgaver. ☹

(33) ➡ [...] Ⓢ ➡ Operationelle interessenter, der skal gennemføre netfunktioner på lokalt og operationelt plan, samt medlemsstaterne bør inddrages fuldt ud i gennemførelsen af disse funktioner og i beslutningstagningsprocessen. I overensstemmelse hermed bør netforvalteren træffe foranstaltninger gennem fælles beslutningstagning, navnlig på grundlag af høring af operationelle interessenter og medlemsstaterne samt detaljerede samarbejdsordninger og -processer med henblik på operation. En sådan fælles beslutningstagningsproces Ⓢ bør ➡ så vidt muligt Ⓢ fremme nettets interesser ➡ [...] Ⓢ, ➡ uden at dette berører sikkerheds- og forsvarsbehov, og være af en sådan art, at problemer løses, og der opnås konsensus, så vidt dette er muligt. For at sikre passende styring for så vidt angår udførelsen af netfunktionerne bør der endvidere nedsættes et netadministrationsorgan, der skal sikre en passende repræsentation af alle inddragede aktørers interesser i gennemførelsen af disse funktioner. Uden at dette berører høringen af netadministrationsorganet om reguleringsmæssige eller strategiske beslutninger såsom godkendelse af netstrategiplanen, bør de foranstaltninger, der vedtages gennem fælles beslutningstagning og af netadministrationsorganet, være af operationel eller teknisk karakter og sikre den daglige operation af nettet i overensstemmelse med målene i denne forordning. Netforvalterens og netadministrationsorganets beslutningsbeføjelser samt anvendelsesområdet for den fælles beslutningstagningsproces bør defineres klart. Retsakter, der vedtages inden for rammerne af netfunktioner, bør kunne underkastes domstolskontrol, hvis det er relevant, i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i traktaten. Ⓢ

(34) ➡ [...] Ⓢ

↓ 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 tjenestudøvelse 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 gennemsækelige.~~

↓ 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 luftfrumsbrugerne 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 luftfrumsbrugerne.~~

↓ 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 luftfrumsbrugere 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 flyvekontrollsystem som helhed.~~

↓ 550/2004 betragtning 27

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

↓ 551/2004 betragtning 8

~~Eurocontrols aktiviteter bekræfter, at det ikke er realistisk at udvikle rutenettet og luftrumstrukturen 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 luftrumstruktur 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

↻ Rådet

(35) ↻ [...] ↻

↓ 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

➡ Rådet

- (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. ➡ [...] ➡ Med henblik på at sikre ➡ en ensartet ➡ anvendelse af dette koncept ➡ [...] ➡ bør Kommissionen tillægges beføjelse til at ➡ [...] ➡ ➡ vedtage gennemførelsesretsakter inden for rammerne af den fælles transportpolitik, og uden at dette berører medlemsstaternes ansvar for deres luftrum ➡ .
- (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 prerogativer 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 Kommissionen¹⁸.~~

¹⁸ ~~EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.~~

↓ 549/2004 betragtning 26 (tilpasset)

~~I henhold til artikel 8, stk. 2, i standardforretningsordenen for udvalg¹⁹, 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 observatorer 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 fælles europæisk luftrum.~~

¹⁹ ~~EFT C 38 af 6.2.2001, s. 3.~~

↓ 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 overlappning 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.

↓ 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 betragtning 19

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

➡ Rådet

(41) ➡ [...] ➡

(42) Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser for at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning, navnlig med hensyn til ➡ [...] ➡ ➡ udpegelse af ➡ ➡ [...] ➡ præstationsvurderingsorganet, gennemførelse af præstations- og afgiftsordningerne, ➡ [...] ➡ ➡ herunder ➡ fastsættelse af EU-dækkende præstationsmål, ➡ [...] ➡ kriterier og procedurer for vurdering af luftfartstjenesteudøvernes og netforvalterens udkast til præstationsplaner og præstationsmål, ➡ vurdering og godkendelse af præstationsplanerne, ➡ 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, ➡ bestemmelser om udførelse af netfunktionerne, om ➡ udnævnelsen af netforvalteren og fastsættelse af vilkårene og betingelserne for dennes udnævnelse ➡ samt ➡ netforvalterens opgaver, ➡ om netadministrationsorganet, om den fælles beslutningstagningsproces og netforvaltningsordningerne ➡ ➡ [...] ➡ , krav vedrørende tilgængeligheden af operationelle data, ➡ [...] ➡ 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. 182/2011²⁰. ➡ Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, bør Kommissionen ikke vedtage udkastet til gennemførelsesretsakt. ➡

²⁰ 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).

↓ 1070/2009 betragtning 11 (tilpasset)

⇒ Rådet

- (43) ⇒ Henholdsvis de arbejdsmarkedsrelaterede og faglige personalesammenslutninger ⇒ [...] ⇒ bør ⇒ [...] ⇒ høres om alle ⇒ foreslåede ⇒ foranstaltninger, der har vigtige sociale ⇒ eller teknologiske ⇒ virkninger ⇒ eller virkninger relateret til den menneskelige dimension eller præstation . På ~~fællesskabsplan~~ ☒ EU-plan ☒ bør Sektordialogudvalget, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF²¹, ⇒ og Ekspertgruppen vedrørende den Menneskelige Dimension ⇒ ligeledes høres.

↓ 549/2004 betragtning 20 (tilpasset)

⇒ Rådet

- (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.

⇒ (44b) Denne forordning er ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan træffe foranstaltninger, der er nødvendige for at beskytte vitale sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser. Desuden berører den 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 lufrum til at opretholde et passende uddannelses- og træningsberedskab. Der bør derfor fastsættes en beskyttelsesklausul, der gør det muligt at udøve denne beføjelse. ⇒

↓ nyt

⇒ Rådet

- (45) ⇒ [...] ⇒

²¹ EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

- (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. =

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE ☒ BESTEMMELSER ☒

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

⇒ nyt

↻ Rådet

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 ↻ [...] ↻ 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)

☞ Rådet

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. ☞ Der sikres koordinering med de militære myndigheder for at indkredse og imødegå potentielle indvirkninger af anvendelsen af denne forordning på militære aktiviteter. ☹

↓ 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.

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.

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")²².~~

↓ 551/2004 (tilpasset)

⇒ nyt

~~42. 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.

²² ~~Jf. side 10 i denne EUT.~~

↓ 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
→ Rådet

→ [...] ←

→ [...] ←

↓ 549/2004 (tilpasset)

Artikel 2

Definitioner

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

↓ 549/2004 (tilpasset)

⇒ nyt

⇒ Rådet

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

~~12)~~ "tårnkontrolltjeneste": ☒ en flyvekontrolltjeneste ☒ (ATC-tjeneste) for flyvepladstrafik

~~23)~~ "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

⇒ 2a) "agentur": Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur oprettet ved forordning (EU) 2018/1139 ●

~~35)~~ "luftfartstjenesteudøver": enhver offentlig eller privat enhed, der udøver ☒ en eller flere ☒ luftfartstjenester for den almene lufttrafik

~~44)~~ "luftfartstjenester ☒ (ANS) ☒": lufttrafiktjenester, kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester ☒ (CNS ☒ [...]☒ , ~~vejtjenester til luftfartsformål~~ ☒ [...]☒)
⇒ herunder tjenester, der forstærker signaler udsendt af GNSS-kernekonstellationers satellitter med henblik på luftfart, meteorologiske tjenester til luftfartsformål ●
☒ (MET), ~~☒~~ luftfartsinformationstjenester ☒ (AIS) ☒ ⇒ og lufttrafikdatatjenester (ADS) ⇐

~~54)~~ "flyvekontrolltjeneste": 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

⇒ Rådet

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 ⇒ [...] , ⇒ der genererer operationelle data, og ➡ levering af behandlede data med henblik på lufttrafikkontrol og lufttrafikstyring ⇒ [...] ➡

↓ 549/2004 (tilpasset)

⇒ nyt

⇒ Rådet

~~89~~) "lufttrafikregulering ☒ (ATFM) ☒": en funktion ⇒ ⇒ [...] ➡ ➡, 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

⇒ Rådet

~~94~~) "lufttrafikstyring (ATM)": de samlede luftbårne og jordbaserede funktioner ⇒ ⇒ [...] ➡ ➡ og ➡ tjenester ➡ (lufttrafiktjenester, lufrumsstyring og lufttrafikregulering ⇒ herunder udformning af flyveprocedurer ➡), der kræves for at sikre, at luftfartøjer kan operere sikkert og effektivt i alle faser af en flyvning

↓ 549/2004

☞ Rådet

1044) "lufttrafiktjenester": de forskellige flyveinformationstjenester, alarmeringstjenester, lufttrafikirådgivningstjenester og flyvekontrolltjenester (område- , indflyvnings- og tårnkontrolltjenester)

116) "lufrumsblok": et lufrum af nærmere angivne dimensioner i tid og rum, ☞ der består af en eller flere lufrumsstrukturer, ☹ inden for hvilket der udøves luftfartstjenester

127) "lufrumsstyring": en planlægnings- ☞ og overvågningsfunktion ☹ , der primært tager sigte på at ☞ [...] ☹ ☞ optimere ☹ udnyttelsen af det disponible lufrum gennem dynamisk fordeling af tiden og eventuelt opdeling af lufrummet mellem de forskellige kategorier af lufrumsbrugere ud fra kortfristede behov

↓ nyt

☞ Rådet

13) "lufrumsstruktur" et specifikt udsnit af lufrummet, der er fastlagt med henblik på at garantere en sikker og optimal ☞ [...] ☹ ☞ drift af lufttrafikstyring ☹

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

148) "lufrumsbrugere": 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)

1523b) "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

~~1612)~~ "indflyvningskontrolltjeneste": en flyvekontrolltjeneste for ankommende og afgående kontrollerede flyvninger

~~1712)~~ "områdekонтроltjeneste": en flyvekontrolltjeneste for kontrollerede flyvninger

⇒ inden for kontrolområder ⇐ ~~inden for en luftrumsluk~~

↓ nyt

⇒ Rådet

18) "referenceværdi": en værdi fastlagt ⇨ [...] ⇨ med henblik på at fastsætte præstationsmål ⇨ [...] ⇨ ⇨ [...] ⇨ og anslået ved hjælp af faktiske ⇨ omkostninger eller ⇨ [...] ⇨ ⇨ faktiske ⇨ 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 ⇨ [...] ⇨ ⇨ en eller flere ⇨ lufttrafiktjeneste ⇨ [...] ⇨ ⇨ udøvere ⇨ 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) "bundet af tjenester": to eller flere luftfartstjenester~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra d)
↻ Rådet

↻ [...] ↻

↻ 21) "certifikat": et certifikat som defineret i artikel 3, nr. 12, i forordning (EU) 2018/1139 ↻

↓ nyt
↻ Rådet

22) "fælles informationstjeneste (CIS)": en tjeneste, der består i at ↻ [...] ↻ ↻ formidle ↻ statiske og dynamiske data ↻ [...] ↻ med henblik på at muliggøre udøvelse af ↻ U-space- ↻ tjenester med henblik på at styre trafikken af ubemandede luftfartøjer

↓ 549/2004

~~2346~~ 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~~

~~2449~~ 19) "komponenter": materielle genstande såsom hardware og immaterielle genstande såsom software, som det europæiske lufttrafikstyringsnets (EATMN) interoperabilitet bygger på

↓ nyt
↻ Rådet

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

26) "fælles beslutningstagning": proces, hvor beslutninger træffes i løbende interaktion med og høring af de relevante myndigheder i medlemsstaterne [...], operationelle interesser og eventuelle andre aktører, og der tilstræbes konsensus

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

nyt

Rådet

27) ~~41~~ "grænseoverskridende tjenester": ~~en situation, hvor~~ luftfartstjenester, der udøves i en medlemsstat af en tjenesteudøver, der har sit hovedforretningssted i en anden medlemsstat [...] ~~der har certifikat i en anden medlemsstat~~

↓ nyt

Rådet

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

[...]

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 og en fælles enhedsrate

↓ 549/2004 (tilpasset)

↻ Rådet

~~3120)~~ " ~~↻ [...]~~ ~~↻~~ EUROCONTROL ~~↻~~ ": Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, som blev oprettet i henhold til den internationale konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed²³

~~3247)~~ "det europæiske lufttrafikstyringsnet" (EATMN): den samling af systemer ~~↻ [...]~~ ~~↻~~ som omhandlet ~~↻~~ i punkt 3.1 i bilag VIII til ~~Europa-Parlamentets og Rådets~~ forordning (EU) 2018/1139(EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen")²⁴, som muliggør udøvelse af luftfartstjenester i Fællesskabet ~~↗~~ Unionen ~~↖~~, herunder interface ved grænserne med tredjelande

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

↻ Rådet

~~3343a)~~ "~~↗~~ den europæiske ~~↖~~ ATM-masterplan~~masterplanen~~": den plan, som Rådet har godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF²⁵ ~~[41]~~ ~~↻ [...]~~ ~~↻~~ som ændret af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR)~~[42]~~²⁶

²³ ~~Konventionen er ændret ved protokollen af 12. februar 1981 og revideret ved protokollen af 27. juni 1997.~~

²⁴ ~~If. side 33 i denne EUT.~~

²⁵ EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41.

²⁶ ~~↻ [...]~~ ~~↻~~

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

⇒ nyt

⇒ Rådet

~~3422)~~ "fleksibel udnyttelse af luftrummet": et luftrumsstyringskoncept  som beskrevet af ICAO,  ⇒ 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;~~

↓ 549/2004

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

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

⇒ Rådet

~~3523 a)~~ "flyinformationstjeneste"  flyveinformationstjeneste : en tjeneste, som har til formål at levere rådgivning og informationer, der fremmer en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken

 35b) "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 

 35c) "udformning af flyveprocedurer": alle opgaver, der er relevante for udformningen af en instrumentflyveprocedure 

↓ 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 lufrumsblok": en lufrumsblok, 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 lufrumsblok indføres øget samarbejde blandt luftfartstjenesteudøverne eller i givet fald en integreret tjenesteudøver~~

↓ 549/2004 (tilpasset)

⇒ nyt

↻ Rådet

~~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 ~~ICAO's procedurer~~

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

~~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

~~3829~~ "vejtjenester" $\boxtimes$ meteorologiske $\Rightarrow$ [...] $\bullet$ tjenester $\Rightarrow$ til luftfartsformål (MET) $\bullet$
 $\boxtimes$ ": $\boxtimes$ de $\boxtimes$ faciliteter og tjenester, der $\Rightarrow$ leverer $\bullet \Rightarrow$ [...] $\bullet$
vejrmeldinger, $\Rightarrow$ advarsler, $\Leftarrow$ underretninger og observationer $\Rightarrow$ til luftfartsformål $\Leftarrow$
samt alle andre former for meteorologiske oplysninger og data, som stater leverer til
luftfartsformål

$\Downarrow$ nyt
 $\Rightarrow$ Rådet

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 $\Rightarrow$ [...] $\bullet$ opgaver i henhold til denne forordning $\Rightarrow$ [...] $\bullet$

$\Downarrow$ 549/2004 (tilpasset)
 $\Rightarrow$ Rådet

~~4130~~ "navigationstjenester": $\boxtimes$ de $\boxtimes$ faciliteter og tjenester, der forsyner
 $\Rightarrow$ luftfartøjer $\bullet$ med oplysninger om position og tid

$\Downarrow$ nyt
 $\Rightarrow$ Rådet

42) "netkrise": en situation, hvor der ikke kan udøves lufttrafikstyring og $\Rightarrow$ eller $\bullet$
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 $\Rightarrow$ eller -integriteten $\bullet$ i en eller flere dele af nettet som følge af en
usædvanlig $\Rightarrow$ [...] $\bullet \Rightarrow$ eller $\bullet$ 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

⇒ 43a) "netoperationsplan NOP": en plan udarbejdet gennem en fælles beslutningstagningsproces med henblik på at gennemføre målene med netfunktionerne på operationelt plan og bidrage til præstationsmålene

43b) "netstrategiplan": en plan, der udarbejdes gennem en fælles beslutningstagningsproces, og som er retningsgivende for nettets langsigtede udvikling

43c) "operationel lufttrafik": alle flyvninger, der ikke overholder bestemmelserne for almen lufttrafik, og for hvilke passende nationale myndigheder har fastsat regler og procedurer ⇐

↓ 549/2004 (tilpasset)

⇒ nyt

⇒ Rådet

~~43d)~~ "operationelle data": oplysninger vedrørende alle faser af en flyvning, der er nødvendige for, at luftfartstjenesteudøvere, lufrumsbrugere, lufthavnsoperatører og andre involverede aktører kan træffe operationelle beslutninger ⇒ opfylde deres operationelle formål ⇐

⇒ 44a) "operationelle interessenter": civile og militære lufrumsbrugere, civile og militære luftfartstjenesteudøvere og lufthavnsoperatører ⇐

~~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

⇒ Rådet

45) "præstationsplan": en plan, ⇒ [...] ⇐ som har til formål at forbedre luftfartstjenesters og netfunktioners præstation

~~4633)~~ "ibrugtagning": den første operationelle anvendelse efter den oprindelige installation eller efter en opgradering af et system

~~4734)~~ "rutenet": et net af nærmere fastsatte ruter til kanalisering af den almene lufttrafik, hvor dette er nødvendigt for udøvelse af flyvekontrolltjeneste

~~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~~

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

~~5338~~) "overvågningstjenester": de faciliteter og tjenester, der anvendes til bestemmelse af de enkelte luftfartøjers positioner med henblik på sikker adskillelse

~~5439~~) "system": samlingen af jordbaserede og luftbårne komponenter samt luftrumsbaseret udstyr, der understøtter luftfartstjenesterne i alle faser af en flyvning

↓ nyt
→ Rådet

→ [...] ←

56) "tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone": en lufthavn eller en gruppe af lufthavne, der er beliggende på en → eller flere ← → medlemsstaters ← område, hvor tårn- og indflyvningskontrolltjenester udøves, og for hvilket der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag → og en fælles enhedsrate ←

↓ 549/2004

☞ Rådet

5749) "opgradering": enhver ændring, der påvirker et systems operationelle egenskaber

☞ Artikel 2a

Funktionelle luftrumsblokke

1. Medlemsstaterne kan oprette en funktionel luftrumsblok for at udvikle bedre samarbejde og koordinering med henblik på at fremme lufttrafikstyringsnettets præstation inden for det fælles europæiske luftrum. Med forbehold af denne forordnings artikel 5, stk. 3-5a, kan medlemsstaterne i fællesskab opfylde alle eller en del af deres forpligtelser i henhold til denne forordnings artikel 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b og 17 og de gennemførelsesbestemmelser, der er vedtaget på grundlag heraf, på niveauet for den funktionelle luftrumsblok.

2. Samarbejdet kan i givet fald også omfatte tredjelande, der deltager i funktionelle luftrumsblokke.

4. Funktionelle luftrumsblokke oprettes ved en international aftale indgået af de berørte medlemsstater og, hvor det er relevant, de berørte tredjelande, der har ansvaret for en del af det luftrum, som den funktionelle luftrumsblok dækker. Aftalen og listen over de forpligtelser, som medlemsstaterne agter at gennemføre i fællesskab, meddeles Kommissionen. ☞

↓ 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")²⁷~~

~~b) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")²⁸, og~~

~~c) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen")²⁹~~

~~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 ~~34~~

⊠ Udpegelse og oprettelse af samt krav til ⊠ ~~N~~nationale tilsynsmyndigheder

²⁷ ~~Jf. side 20 i denne EUT.~~

²⁸ ~~Jf. side 10 i denne EUT.~~

²⁹ ~~Jf. side 26 i denne EUT.~~

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

☞ Rådet

~~32. ☞ Den ☞ nationale tilsynsmyndighed ☞ [...] ☞ udøver ☞ [...] ☞ sine ☞ beføjelser på en uvildig, uafhængig og gennemskuelig måde. Dette opnås ved at anvende hensigtsmæssige ledelses- og kontrolmekanismer ☞, og de skal være organiseret, bemandede, 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.~~

↓ nyt

☞ Rådet

3. ☞ [...] ☞

Den nationale tilsyns ☞ [...] ☞ myndighed ☞ skal ☞ [...] ☞ være uafhængig af enhver luftfartstjenesteudøver ☞ [...] ☞ med hensyn til organisation, hierarki og beslutningstagning, navnlig ved at undgå interessekonflikter med disse tjenesteudøvere. Denne uafhængighed forhindrer ikke den pågældende myndighed og de pågældende tjenesteudøvere i at indgå i den samme offentlige tjeneste, offentlige enhed eller forvaltning ☞.

4. Medlemsstaterne kan oprette ☞ [...] myndigheder, som er kompetente ☞ enten for flere regulerede sektorer, ☞ [...] ☞ eller for flere reguleringsområder inden for transportsektoren, forudsat at sådanne integrerede tilsynsmyndigheder opfylder de krav om uafhængighed, der er fastsat i denne artikel. ☞ Den nationale tilsynsmyndighed ☞ kan ☞ [...], hvad angår organisationsstrukturen, forenes med ☞ andre offentlige myndigheder, navnlig den nationale konkurrencemyndighed, der er omhandlet i artikel 11 i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003³⁰, ☞ [...] ☞ den nationale kompetente myndighed, eller, hvis det er relevant, en national transportmyndighed, forudsat at det fælles organ, ☞ der oprettes herved, opfylder de krav til uafhængighed, der er fastsat i denne artikel.

☞ [...]

☞ [...]

☞ [...]

☞ [...]

☞ [...]

☞ [...]

☞ [...]

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 3

☞ [...]

↓ nyt

☞ Rådet

☞ [...]

☞ [...]

³⁰ 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

⇒ 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

⇒ [...] ⇐

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

⇒ Rådet

Artikel 42

De nationale tilsynsmyndigheders opgaver

1. Den ~~rammeforordningens~~ ⇒ [...] ⇐ ⇒ nationale tilsynsmyndighed udfører de opgaver, som den har fået pålagt i henhold til denne forordning og ⇐ ⇒ de gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf ⇐ , ⇒ [...] ⇐ ⇒ navnlig følgende opgaver ⇐ : ~~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

⇒ Rådet

- a) ⇒ [...] ⇐ ⇒ kontrollere, at tjenesteudøverne overholder ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ og ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ opfylder ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav ⇐ , der er omhandlet i artikel ⇒ [...] ⇐ ⇒ 7, stk. 1a, litra b), ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ og artikel 8, stk. 4, litra d) ⇐ ⇒ [...] ⇐

⇒ c) vurdere og godkende prisfastsættelsen for udøvelsen af CIS i henhold til artikel 9

⇒ d) udarbejdelsen af udkastet til præstationsplanen, herunder af fastsættelse af kriterier for fordeling af omkostninger og fastsættelse af præstationsmål samt overvågning af præstationer og af afgiftsordningerne som fastsat i og inden for rammerne af artikel 10- 13b , 17 og 19-22 samt i de i artikel 18 og 23 nævnte gennemførelsesretsakter

⇒ e) føre tilsyn med anvendelsen af forordningen for så vidt angår gennemsigthed i regnskaberne i henhold til artikel 25 , revidere eller kontrollere og godkende de finansielle data, der er omhandlet i artikel 25, stk. 4.

⇒ [...]

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

32. Med henblik herpå foretager den enkelte nationale tilsynsmyndighed Hver national tilsynsmyndighed behørigt udfører , i samarbejde med den nationale kompetente myndighed, hvis det er en anden enhed, de nødvendige overvågningsaktiviteter, herunder i relevant omfang inspektioner og undersøgelser og revisioner for at afdække tilfælde, hvor enheder, som er omfattet af deres tilsyn i henhold til denne forordning, muligvis ikke overholder kravene i forordningen og de gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf verificere, at kravene i denne forordning opfyldes, herunder kravene til personaleressourcer til udøvelse af luftfartstjenester. I tilfælde af manglende overholdelse træffer de nationale tilsynsmyndigheder afgørelse om og håndhæver afhjælpende foranstaltninger.

⇒ [...]

De berørte luftfartstjenesteudøvere, lufthavnsoperatører og udøvere  af  [...]  CIS 
skal efterleve  [...]  alle håndhævelsesforanstaltninger  , som de nationale
tilsynsmyndigheder har truffet  [...]  i den forbindelse.  I tilfælde af grænseoverskridende
tjenester kan den berørte medlemsstat eller dens nationale tilsynsmyndighed anmode den
medlemsstat, hvor tjenesteudøveren er etableret eller har sit hovedforretningssted, eller den
nationale tilsynsmyndighed i den pågældende medlemsstat om bistand med henblik på at overvinde
eventuelle håndhævelsesvanskeligheder. Begge medlemsstater eller deres nationale
tilsynsmyndigheder bestræber sig på at samarbejde med henblik herpå. 

 nyt

 Rådet

Artikel 5

Samarbejde mellem nationale tilsynsmyndigheder

1. De nationale tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger  [...]  i relevant omfang, navnlig oplysninger vedrørende deres arbejde og beslutningstagningsproces, bedste praksis og procedurer samt med hensyn til anvendelsen af denne forordning. Med henblik herpå kan de nationale tilsynsmyndigheder deltage  og  arbejde  sammen i et netværk  [...]  ,  som træder sammen regelmæssigt. 
2. De nationale tilsynsmyndigheder arbejder  [...]  sammen, navnlig i forbindelse med udøvelse af grænseoverskridende tjenester og udøvelse af luftfartstjenester i et luftrum, der henhører under en anden medlemsstats ansvarsområde  , 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

☞ Rådet

3. ~~Når der er tale om funktionelle luftrumsblokke, som strækker sig over~~ ⇒ ☞ [...] ☹ Udøves luftfartstjenester i et ☞ luftrum, der henhører under ☒ to eller flere ☒ ~~mere end én~~ medlemsstat ☒ medlemsstaters ☒ ansvarsområde, ☞ navnlig når der er tale om funktionelle luftrumsblokke, ☹ indgår de berørte medlemsstater, ☞ hvis det er relevant ☹, en aftale om det tilsyn, ⇒ som de ☞ eller deres myndigheder ☹ 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.~~ ☞ [...] ☹

↓ 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 af de nationale tilsynsmyndigheder imellem af certificeringsprocessen for tjenesteudøvere.~~

↴ nyt

➡ Rådet

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 ➡ af medlemsstaterne eller deres ➡ myndigheder gensidigt anerkender udførelsen af de ➡ [...] ➡ opgaver, der er fastsat i denne forordning, og resultaterne af udførelsen af disse opgaver. Det skal også angives, hvilken national tilsynsmyndighed der er ansvarlig for ➡ [...] ➡ de opgaver ➡ , der er fastsat i artikel ➡ [...] ➡ ➡ 4, stk. 1. ➡

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

⇒ nyt

➡ Rådet

~~65.~~ 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. ⇒ ➡ [...] ➡ ⇐

➡ 5a. Aftaler omhandlet i denne artikel meddeles Kommissionen. ➡

↓ 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~~ ☒ TJENESTE ☒ UDØVELSE

↓ 550/2004 (tilpasset)

☞ Rådet

~~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 ~~67~~

☒ ➡ [...] Ⓒ ☒ **Luftfartstjenesteudøveres ➡ udøvelse af tjenester Ⓒ**

~~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

➡ Rådet

➡ [...] Ⓒ

➡ [...] Ⓒ ➡ 2. Uden at det berører denne forordnings artikel 7, artikel 7a og artikel 8, stk. 4, har en enhed, der Ⓒ opfylder betingelserne ➡ [...] Ⓒ

➡ [...] Ⓒ

☞ [...] ☞ i artikel 40 ☞ og artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 ☞ [...] ☞ ☞ og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf ☞ , ret til at udøve luftfartstjenester for lufrumsbrugere i Unionen på ikkediskriminerende vilkår.

☞ 2a. Hvis en medlemsstat har indrømmet en luftfartstjenesteudøver en undtagelse fra kravet om at være i besiddelse af et certifikat i henhold til artikel 41, stk. 6, i forordning (EU) 2018/1139, kan den pågældende medlemsstat uanset stk. 2 give denne tjenesteudøver tilladelse til at udøve luftfartstjenester i den del af lufrummet, der hører under dens ansvarsområde, og for hvilket undtagelsen blev indrømmet, og i overensstemmelse med betingelserne i nævnte artikel.

3. Uanset stk. 2 kan medlemsstater tillade militæret at udøve luftfartstjenester som omhandlet i artikel 2, stk. 3, litra c) i forordning (EU) 2018/1139 i hele eller en del af lufrummet under deres ansvarsområde uden certificering og/eller anvendelse af hele eller en del af denne forordning. I sådanne tilfælde underretter den berørte medlemsstat Kommissionen og de øvrige medlemsstater om sin beslutning. Udøvelsen af disse tjenester skal ske på de betingelser, der er fastsat i artikel 2, stk. 5, i forordning (EF) nr. 2018/1139. ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

↓ 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 lufrumsbrugere, 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 lufrummet 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 begrundet den.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 4

⇒ nyt

⇒ Rådet

Artikel ~~7~~⁸

Udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere

1. Medlemsstaterne sikrer for så vidt angår lufterummet under deres ansvarsområde, at der udøves lufttrafiktjenester med eneret inden for specifikke lufrumsblokke. 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.

⇒ Medlemsstaterne skal kunne udøve et skøn ved udpegelsen af lufttrafiktjenesteudøvere, forudsat at lufttrafiktjenesteudøveren/lufttrafiktjenesteudøverne opfylder kravene i denne artikel.

⇒ 1a. Lufttrafiktjenesteudøverne skal opfylde følgende ⇒ kumulative betingelser: ⇐

↓ nyt

⇒ Rådet

a) de [...] er i besiddelse af et [...] certifikat [...] i henhold til artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 [...] eller en gyldig erklæring i henhold til artikel 41 stk. 5 i forordning (EU) 2018/1139, medmindre de er undtaget fra certificeringskravet i medfør af artikel 2, stk. 3, litra c), i forordning (EU) 2018/1139.

b) de [...] opfylder de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav

⇒ c) deres hovedforretningssted er beliggende på en medlemsstats område og

d) 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. ☹

☞ [...] ☹

☞ Uanset litra c) og d) kan en medlemsstat udpege en lufttrafiktjenesteudøver, som har sit hovedforretningssted i et tredjeland og/eller som ikke opfylder betingelsen i litra d), til at udøve lufttrafiktjenester i en begrænset del af luftrummet, som den pågældende medlemsstat har ansvaret for, hvis den pågældende del af luftrummet grænser op til et luftrum under det pågældende tredjelands ansvarsområde. ☹

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 4 (tilpasset)

⇒ nyt

☞ Rådet

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

☞ såfremt anvendelsen af sådanne betingelser medfører en ubegrundet begrænsning af fri udveksling af tjenesteydelser eller etableringsfriheden ☹ .

3. Medlemsstaterne ~~definerer~~ ⇒ angiver ⇐, hvilke rettigheder og forpligtelser de ~~udpegede~~
~~lufttrafiktjenesteudøvere har.~~ ⇐ [...] ⇐ ⇐ i henhold til denne artikel ⇐ udpegede
lufttrafiktjenesteudøvere har. ⇐ ⇐ [...] ⇐

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 4

⇐ Rådet

~~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 lufrumsblokke, som er oprettet i medfør af artikel 9a, og som
strækker sig over lufrum, 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 lufrumsblok.~~

~~46.~~ 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 lufrumsblokke i det lufrum, der hører ind under deres ansvarsområde.

⇐ Artikel 7a

Udpegelse af MET-udøvere

1. Medlemsstaterne kan ud fra sikkerhedsmæssige hensyn individuelt eller kollektivt udpege en
MET-udøver med eneret for hele eller en del af det lufrum, der hører ind under deres
ansvarsområde.

2. Medlemsstaterne underretter omgående Kommissionen og de andre medlemsstater om enhver
beslutning truffet i medfør af denne artikel.

Artikel 7b

Forbindelserne mellem luftfartstjenesteudøvere

Luftfartstjenesteudøvere kan benytte sig af tjenester fra andre tjenesteudøvere, der er i besiddelse af et certifikat i henhold til artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 eller en gyldig erklæring i henhold til artikel 41, stk. 5, i forordning (EU) 2018/1139, medmindre de er undtaget fra certificeringskravet i medfør af artikel 2, stk. 3, litra c), i forordning (EU) 2018/1139. Et sådant samarbejde sker i givet fald i overensstemmelse med artikel 8.

For lufttrafiktjenesteudøvere, der er udpeget i henhold til artikel 7, og MET-udøvere, der er udpeget i henhold til artikel 7a, kræver dette samarbejde tilladelse fra de berørte medlemsstater.

Med henblik på stk. 1 formaliserer luftfartstjenesteudøverne deres samarbejde ved skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger, som fastlægger de specifikke pligter, herunder eventuel finansiell afregning, og den enkelte udøvers funktioner. Sådanne aftaler eller ordninger meddeles den eller de berørte nationale tilsynsmyndigheder.

For lufttrafiktjenesteudøvere, der er udpeget i henhold til artikel 7, og MET-udøvere, der er udpeget i henhold til artikel 7a, kræves de berørte medlemsstaters godkendelse af vilkårene i den pågældende aftale. 🗨

↕ nyt

🗨 Rådet

Artikel 8

Betingelser for udøvelse af CNS-, AIS-, ADS-, MET- og 🗨 [...] 🗨 tjenester og udøvelse af lufttrafiktjenester med henblik på indflyvnings- og tårnkontrol 🗨

1. 🗨 [...] 🗨 Uden at det berører de rettigheder og forpligtelser, der er fastsat af deres udpegende stat i henhold til artikel 7, stk. 3, kan de udpegede 🗨 lufttrafiktjenesteudøvere beslutte at udbudsindkøbe CNS-, AIS- eller ADS- 🗨 [...] 🗨 tjenester 🗨 [...] 🗨 .

☞ 1a. Undtagen i de tilfælde, hvor medlemsstaterne har udpeget en MET-udøver i henhold til artikel 7a, kan medlemsstaterne tillade lufttrafiktjenesteudøvere at udbudsindkøbe MET-tjenester. ☞

☞ 1b. ☞ [...] ☞ Medlemsstaterne ☞ [...] ☞ ☞ kan tillade ☞ lufthavnsoperatørerne ☞ eller en gruppe af lufthavnsoperatører ☞ at udbudsindkøbe ☞ [...] ☞ ☞ lufttrafiktjenester med henblik på tårnkontrol ☞ ☞ [...] ☞ ☞ [...] ☞ ☞ og/eller lufttrafik ☞ tjenester med henblik på indflyvningskontrol ☞ [...] ☞ .

☞ [...] ☞ ☞ I så fald kræver udbuds ☞ ☞ [...] ☞ ☞ betingelserne, herunder krav til servicekvaliteten, medlemsstaternes godkendelse. Medlemsstaterne udpeger den tjenesteudøver, der er udvalgt som resultat af udbudsindkøbet i dette stykke. ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

4. En udøver af CNS-, AIS-, ADS-, MET- eller ☞ [...] ☞ ☞ lufttrafiktjenester med henblik på indflyvnings- og tårnkontrol ☞ må kun udvælges ☞ , og i givet fald udpeges ☞ , til at udøve tjenester i en medlemsstat ☞ [...] ☞ ☞ som resultat af et udbudsindkøb i henhold til stk. 1, 1a eller 1b, forudsat at den opfylder følgende kumulative betingelser: ☞

- a) ☞ [...] ☞ ☞ er i besiddelse af et certifikat i henhold til artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 eller en gyldig erklæring i henhold til artikel 41, stk. 5, i forordning (EU) 2018/1139, medmindre de er undtaget fra certificeringskravet i medfør af artikel 2, stk. 3, litra c), i forordning (EU) 2018/1139. ☞
- 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.

☞ Uanset litra b) og c) kan enhver udøver af globale satellittjenester, der har fået udstedt et certifikat i henhold til artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 til at udøve tjenester i Unionen forud for vedtagelsen af nærværende forordning, udvælges til at udøve sådanne tjenester i Unionen, selv om udøveren ikke opfylder betingelserne i litra b) og c). ☹

5. Artikel ☞ [...] ☹ ☞ 13, 13a, 13b og ☹ 17 og ☞ [...] ☹ ☞ de gennemførelsesbestemmelser vedrørende disse artikler, der vedtages på grundlag af artikel 18 ☹ , finder ikke anvendelse på de ☞ [...] ☹ ☞ MET-tjenester, som ydes af udvalgte MET-udøvere eller de lufttrafiktjenesteudøvere ☹ , der udpeges efter en udbudsprocedure ☞ gennemført ☹ i overensstemmelse med stk. ☞ 1a og 1b ☹ ☞ [...] ☹ . ☞ De ☹ ☞ [...] ☹ ☞ berørte lufttrafiktjenesteudøvere ☹ leverer ☞ relevante ☹ data om luftfartstjenesternes præstation på de centrale præstationsområder ☞ , der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra a) og på sikkerhedsområdet ☹ ☞ [...] ☹ til den nationale tilsynsmyndighed og ☞ [...] ☹ ☞ Kommissionen ☹ med henblik på overvågning.

☞ [...] ☹

Artikel 9

Udøvelse af fælles informationstjenester

1. Ved udøvelsen af ☞ [...] ☹ ☞ CIS ☹ skal de formidlede data have en tilstrækkelig integritet og kvalitet til at muliggøre en sikker ☞ og sikret ☹ udøvelse af tjenester til styring af trafik med ubemandede luftfartøjer.

2. ☞ [...] ☹ ☞ CIS-udøvere skal opfylde følgende kumulative krav:

a) de opfylder de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav

b) deres hovedforretningssted er beliggende på en medlemsstats område og

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. ☹

➔ 3. De omkostninger, som prisen for CIS er baseret på, opføres i et regnskab, der føres adskilt fra regnskaberne for den pågældende operatørs øvrige aktiviteter, og de gøres

➔ tilgængelige for den pågældende nationale tilsynsmyndighed.

➔ Hvis CIS udøves med eneret, skal medlemsstaterne kræve, at CIS prissættes ud fra de faste og variable omkostninger ved den pågældende tjeneste og /eller

➔ 4. Den pris, der fastsættes af CIS-udøveren

➔ 5. Data, som er nødvendige for sikker operation af ubemandede luftfartøjer i U-space-luftrummet, stiller luftfartstjenesteudøverne til rådighed på et ikkediskriminerende grundlag, og medmindre nationale sikkerhedspolitiske interesser, den nationale offentlig orden eller nationale forsvarspolitiske interesser berøres. CIS-udøverne

Priserne for adgang til disse data baseres på de yderligere omkostninger ved at stille dataene til rådighed og omkostningerne ved at generere dataene, hvis sidstnævnte ikke er omfattet af artikel 20, og medmindre medlemsstaterne anvender andre finansielle midler til at dække sådanne omkostninger.

➔ Artikel 9a

Tilgængelighed af og adgang til operationelle data for almen lufttrafik

1. Med hensyn til almen lufttrafik stilles relevante operationelle data til rådighed i realtid på et ikkediskriminerende grundlag, og medmindre nationale sikkerhedspolitiske interesser, den nationale offentlig orden eller nationale forsvarspolitiske interesser berøres, af alle luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavne og netforvalteren, herunder på tværs af landegrænser og på EU-plan. Den nævnte tilgængelighed skal være til gavn for luftfartstjenesteudøvere, der er certificeret eller har afgivet en erklæring, militære enheder med ansvar for sikkerheds- og forsvarsaktiviteter, militære luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne samt netforvalteren. Dataene må kun anvendes til operationelle formål.

3. Adgang til de relevante operationelle data som omhandlet i stk. 1 gives gratis til myndigheder med ansvar for sikkerhed, offentlig orden og forsvar, nationale tilsynsmyndigheder, nationale kompetente myndigheder, netforvalteren og agenturet i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139.

4. Kommissionen fastlægger efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3, de specifikke operationelle data, der er omfattet af denne artikel, og fastsætter de tekniske aspekter af en sådan levering af data.

Artikel 9b

Præstationsvurderingsorgan

1. Kommissionen kan efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3, ved hjælp af en gennemførelsesretsakt udpege et uafhængigt og upartisk præstationsvurderingsorgan. Præstationsvurderingsorganet har ingen reguleringsmæssig funktion eller anden beslutningskompetence. Præstationsvurderingsorganets rolle er begrænset til at yde rådgivning og bistand til Kommissionen og de nationale tilsynsmyndigheder efter anmodning, navnlig med hensyn til indsamling, undersøgelse, validering og udbredelse af relevante data samt gennemførelse af præstationsordningen i artikel 10-18 og af afgiftsordningen i artikel 19-23. Kommissionen og de nationale tilsynsmyndigheder bevarer ansvaret for gennemførelsen af deres opgaver og forpligtelser i henhold til denne forordning. Kommissionen overvåger, at præstationsvurderingsorgans opgaver udføres korrekt.

2. Hvis Kommissionen beslutter at udpege et præstationsvurderingsorgan i henhold til stk. 1, vedtager den i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3, detaljerede regler om navnlig udpegelsesperioden for præstationsvurderingsorganet, sammensætningen af præstationsvurderingsorganet, udvælgelses- og udnævnelsesproceduren samt mandatperioden for præstationsvurderingsorganets medlemmer, herunder, hvor det er relevant, præstationsvurderingsorganets formand, godtgørelser, udgifter og vederlag for præstationsvurderingsorganets medlemmer, præstationsvurderingsorganets opgaver i overensstemmelse med og inden for rammerne af denne forordning samt de specifikke finansieringsbetingelser for præstationsvurderingsorganets aktiviteter. 

↓ 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

⇒ Rådet

Artikel ~~10~~¹¹

Præstationsordning

1. For at forbedre luftfartstjenesters og net ~~☞ [...]~~ ~~☞ forvaltningens~~ ~~☞~~ præstationer i det fælles europæiske luftrum ~~oprettes en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner~~
⇒ anvendes en præstationsordning for luftfartstjenester og net ~~☞ [...]~~ ~~☞ forvaltningen~~ ~~☞~~ i henhold til denne artikel og artikel 11-18. ~~☞ Den skal omfatte:~~

2. Præstationsordningen gennemføres over referenceperioder, som skal være mindst ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ ~~☞ tre~~ ~~☞~~ og højst fem år. Præstationsordningen omfatter:

- a) ~~Fællesskabs~~ ☒ EU ☒-dækkende præstationsmål ~~om~~ ☒ for overflyvningsluftfartstjenester ☒ ☒ 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 ☒ og, hvor det er relevant, incitamentsordninger ☒ ☒ for de i litra a) nævnte centrale præstationsområder for hver referenceperiode ☒ ☒
- c) periodisk gennemgang, overvågning og benchmarking af luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer ☒ på de centrale præstationsområder, ☒ der er anført i litra a), og i lyset af relevante ☒ ☒ [...] ☒ sikkerheds ☒ [...] ☒ ☒ indikatorer, der fastlægges i koordinat med agenturet ☒ ☒.

☒ [...] ☒

~~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.~~

~~e) Kommissionen vurderer under anvendelse af vurderingskriterierne i stk. 6, litra d), om de nationale mål eller målene for de funktionelle lufrumsblokke er i overensstemmelse med de fællesskabsdækkende præstationsmål.~~

~~Hvis Kommissionen fastslår, at et eller flere nationale mål eller mål for de funktionelle lufrumsblokke 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 lufrumsblokke 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 lufrum.~~

3. Følgende procedurer gælder for den i stk. 1 nævnte præstationsordning  [...]  Den i stk. 1 og 2 omhandlede præstationsordning  baseres på .

- a) indsamling, validering, undersøgelse, evaluering og udbredelse af relevante data om luftfartstjenesters og net ➡ [...] ➡ ➡ forvaltningens ➡ præstationer fra alle relevante parter, herunder luftfartstjenesteudøvere, lufrumsbrugere, lufthavnsoperatører, nationale tilsynsmyndigheder, ➡ nationale kompetente myndigheder ⇐ ➡ [...] ➡ ➡ og andre nationale myndigheder ➡ , ➡ agenturet, netforvalteren ⇐ og ➡ [...] ➡ ➡ EUROCONTROL ➡

↴ nyt

➡ Rådet

- b) centrale præstationsindikatorer med henblik på at fastsætte mål inden for de centrale præstationsområder ➡ [...] ➡ ➡ omhandlet i stk. 2, litra a) ➡ ➡ [...] ➡
- c) indikatorer for overvågning af præstationen på de centrale ➡ [...] ➡ ➡ omhandlet i stk. 2, litra a), og de relevante sikkerheds ➡ ➡ [...] ➡ ➡ indikatorer, der fastlægges i koordination med agenturet ➡
- ➡ cc) en metode til at beregne værdifordelinger ➡
- d) ➡ [...] ➡ ➡ principper for udarbejdelse af ➡ præstationsplaner og præstationsmål for luftfartstjenester og ➡ [...] ➡ for net ➡ [...] ➡ ➡ forvaltningen samt indholdet af disse planer ➡
- e) en vurdering af udkastene til præstationsplaner og mål for luftfartstjenester og net ➡ [...] ➡ ➡ forvaltningen ➡
- 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 ➡ , hvor det er relevant ➡

h) incitamentsordninger, herunder ☞ [...] ☞ ☞ både ☞ økonomiske ☞ positive incitament
og ☞ incitament med afskrækkende virkning, der finder anvendelse, hvis en
lufttrafiktjenesteudøver ☞ overskrider eller ☞ ikke overholder de relevante bindende
præstationsmål ☞ for luftfartstjenester i referenceperioden ☞ , ☞ medmindre denne over-
eller underpræstation skyldes årsager uden for ☞ ☞ lufttrafiktjenesteudøverens kontrol ☞
☞ [...] ☞.

i) risikodelingsmekanismer i forbindelse med trafik og omkostninger

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

☞ [...] ☞

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

☞ 4. Ved fastsættelsen af præstationsmålene i præstationsplanerne, udarbejdelsen og vurderingen af
udkastene til præstationsplaner, herunder fordelingen af omkostninger mellem tjenesterne,
samt overvågning og benchmarking af luftfartstjenesternes og netforvaltningens
præstationer tages der hensyn til virkningerne af lokale forhold samt faktorer, der ligger
uden for lufttrafiktjenesteudøverens og netforvalterens kontrol. ☞

Artikel 11

Fastsættelse af de EU-dækkende præstationsmål

1. Kommissionen vedtager efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3, og i henhold til denne artikels stk. 2 og 3 de EU-dækkende præstationsmål for på de centrale præstationsområder omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra a), for hver referenceperiode og fastsætter varigheden af denne periode. I forbindelse med disse EU-dækkende præstationsmål kan Kommissionen fastlægge supplerende referenceværdier, varslingstærskelværdier, værdifordelinger og benchmarkgrupper som grundlag for at vurdere og godkende udkast til præstationsplaner i overensstemmelse med de kriterier, der er nævnt i artikel 13, stk. 3 og 3a, og i artikel 13a .

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

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

b) De skal være realistiske og kunne nås i løbet af den pågældende referenceperiode og åbne mulighed for en effektiv, bæredygtig og modstandsdygtig udøvelse af luftfartstjenester, samtidig med at de fremmer en mere langsigtet teknologisk udvikling

c) De skal tage hensyn til referenceperiodens økonomiske og operationelle kontekst, herunder trafikprognoser og operationelle data, samt den indbyrdes sammenhæng mellem de centrale præstationsområder, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra a), og behovet for at opfylde EU's miljømål

d) De skal tage hensyn til de sikkerhedsindikatorer, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra c).

3. Kommissionen hører og indsamler alle nødvendige input fra de nationale myndigheder, EUROCONTROL og de operationelle interessenter med henblik på at forberede sine afgørelser om EU-dækkende præstationsmål og kan anmode præstationsvurderingsorganet om en udtalelse , hvis der er udpeget et præstationsvurderingsorgan i henhold til artikel 9b.

Præstationsplaner og præstationsmål for [] luftfartstjenester []

1. [] Medlemsstaterne vedtager for hver referenceperiode , enkeltvis eller i fællesskab på de funktionelle luftrumsblokkes plan , udkast til en præstationsplan [] som udarbejdet af de nationale tilsynsmyndigheder med input fra andre nationale myndigheder, hvis det er relevant, på grundlag af navnlig input fra den eller de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere for alle de [] luftfartstjenester, som tjenesteudøverne udøver og, hvis det er relevant, udbudsindkøber [] fra andre udøvere.

Udkastet til præstationsplanen [] vedtages, efter at der er fastsat EU-dækkende præstationsmål, men inden den pågældende referenceperiode påbegyndes. []

1a. Inden hver referenceperiode påbegyndes, fastsætter hver national tilsynsmyndighed kriterierne for fordeling af de fælles omkostninger ved overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester mellem de to kategorier af tjenester under hensyntagen til princippet om omkostningssammenhæng. Den medtager disse oplysninger i udkastet til præstationsplan. Den nationale tilsynsmyndighed sikrer, at omkostningsgrundlaget for afgifter opfylder disse kriterier og kravene i artikel 20.

1b. For hver referenceperiode fastsætter den nationale tilsynsmyndighed inden for de centrale præstationsområder, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra a) , præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester [] i overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål og præstationsmål for tårn- og indflyvningskontrolltjenester og medtager disse i udkastet til præstationsplanen . Disse udkast til præstationsplaner skal tage den europæiske ATM-masterplan og den indbyrdes sammenhæng mellem de centrale præstationsområder, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra a), og behovet for at opfylde EU's relevante sikkerhedskrav og miljømål i betragtning. []

2. Udkastet til præstationsplanen [] , jf. stk. 1, skal indeholde relevante oplysninger , navnlig trafikprognoser og operationelle data, fra EUROCONTROL og netforvalteren eller lokale kilder såfremt relevant .

☞ [...] ☞ I forbindelse med udarbejdelsen af udkastet til præstationsplanen hører den nationale tilsynsmyndighed ☞ repræsentanter for luftfrumsbrugerne og, hvis det er relevant, de militære myndigheder, lufthavnsoperatørerne og lufthavnskoordinatorerne ☞ [...] ☞ samt ☞ den nationale kompetente myndighed ☞ i tilfælde af, at den nationale tilsynsmyndighed og den nationale kompetente myndighed er to forskellige enheder ☞ [...] ☞ . Overholdelsen af forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf ☞ , skal kontrolleres ☞ .

3. ☞ [...] ☞

Overensstemmelsen af de præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester ☞ [...] ☞ , ☞ der skal medtages i udkastet til præstationsplanen ☞ , med de EU-dækkende præstationsmål godtgøres ☞ under hensyntagen til lokale forhold og indbyrdes sammenhæng mellem de centrale præstationsområder, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra a), og sikkerheden og ☞ efter ☞ alle eller en del ☞ af 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 ☞ [...] ☞ ☞ inden for den relevante ☞ benchmarkgruppe.

☞ Vurderingen af overensstemmelsen mellem præstationsmålene inden for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet omfatter ikke de omkostninger, der er omhandlet i artikel 20, stk. 3, litra b), d) og e). ☞

☞ 3a. ☞ Desuden skal ☞ det vedtagne ☞ udkast 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 ☞ på tidspunktet for udarbejdelsen af præstationsplanen ☞ .

b) Det vedtagne udkast til præstationsplan skal være fyldestgørende med hensyn til data og støttemateriale.

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

[...]

3b. De vedtagne udkast til præstationsplaner gøres offentligt tilgængelige med forbehold af fortroligheden af følsomme oplysninger.

5. [...] De vedtagne udkast til præstationsplaner forelægges for [...]

Kommissionen med henblik på vurdering og godkendelse i henhold til artikel 13a .

[...]

[...]

[...]

Artikel 13a

Kommissionens vurdering af præstationsmål og præstationsplaner

[...] 1. Kommissionen vurderer præstationsmålene for overflyvningsluftfartstjenesterne og de vedtagne udkast til præstationsplaner omhandlet i artikel [...] 13 efter de kriterier og betingelser, der er fastsat i [...] artikel 13, stk. 3 og 3a .

[...]

[...] 2. Hvis det ikke kan konstateres, at præstationsmålene for overflyvningsluftfartstjenester [...] hænger sammen med de EU-dækkende præstationsmål på grundlag af kriterierne i artikel 13, stk. 3 , vurderer Kommissionen, om afvigelsen fra disse kriterier kan begrundes ud fra lokale forhold og/eller indbyrdes sammenhæng mellem de centrale præstationsområder, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra a) , i lyset af de oplysninger, der er indeholdt i udkastet til præstationsplan og sikkerhedshensyn. Hvis dette er tilfældet, anses præstationsmålene for overflyvningsluftfartstjenester for at hænge sammen med de EU-dækkende mål.

Kommissionen kan tillade en afvigelse af præstationsmålene for overflyvningsluftfartstjenester fra de EU-dækkende præstationsmål for så vidt angår de centrale præstationsområder omkostningseffektivitet eller kapacitet, hvis det er nødvendigt for at sikre overensstemmelse mellem præstationsmålene for disse tjenester og de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø. Desuden tillades afvigelser for at muliggøre opfyldelse af EU's relevante sikkerhedskrav, der er fastsat i forordning (EU) 2018/1139 og de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

3. Konstaterer Kommissionen, at det vedtagne udkast til præstationsplan opfylder kriterierne og betingelserne i artikel 13, stk. 3 og 3a, sammenholdt med denne artikels stk. 2, godkender den det efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3.

4. Finder Kommissionen, at der er tvivl om, hvorvidt udkastet til præstationsplan er i overensstemmelse med kriterierne og betingelserne i artikel 13, stk. 3 og 3a, sammenholdt med denne artikels stk. 2, indleder den en detaljeret gennemgang af udkastet til præstationsplan og anmoder om nødvendigt om yderligere oplysninger fra den berørte medlemsstat.

5. Finder Kommissionen efter at have foretaget den detaljerede gennemgang, at udkastet til præstationsplan opfylder de kriterier og betingelser, der er fastsat i artikel 13, stk. 3 og 3a, sammenholdt med denne artikels stk. 2, godkender den udkastet efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3.

Konstaterer Kommissionen imidlertid, at udkastet til præstationsplan ikke hænger sammen med de kriterier og betingelser, vedtager Kommissionen efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3, en afgørelse om de afhjælpende foranstaltninger, som den eller de berørte medlemsstater skal træffe.

Den eller de berørte medlemsstater meddeler Kommissionen de foranstaltninger, den eller de har truffet i henhold til denne afgørelse, samt oplysninger, der godtgør, at disse foranstaltninger er i overensstemmelse med denne afgørelse.

Finder Kommissionen, at disse foranstaltninger er tilstrækkelige til at sikre overensstemmelse med dens afgørelse, underretter den den eller de berørte medlemsstater herom og godkender udkastet til præstationsplan efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3.

Finder Kommissionen, at disse foranstaltninger ikke er tilstrækkelige til at sikre overensstemmelse med afgørelsen, underretter den den pågældende medlemsstat herom og træffer, hvis det er relevant, foranstaltninger for at afhjælpe den manglende overensstemmelse, herunder ved hjælp af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 258 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

↕ nyt

➡ Rådet

➡ 6. ➡ Udkast til præstationsplaner, der godkendes af ➡ [...] ➡ ➡ Kommissionen i henhold til denne artikel ➡ , vedtages af ➡ [...] ➡ ➡ de pågældende medlemsstater ➡ som endelige planer og gøres offentligt tilgængelige ➡ med forbehold af fortroligheden af følsomme oplysninger ➡ .

➡ Artikel 13b

Præstationsovervågning

Den nationale tilsynsmyndighed vurderer i samarbejde med den nationale kompetente myndighed, hvis det er en anden enhed, om de luftfartstjenester, der udøves i luftrummet under dens ansvarsområde, opfylder præstationsmålene i de præstationsplaner, der er godkendt i henhold til artikel 13a, om disse planer gennemføres korrekt, og om den skal gennemføre de positive eller negative incitamenter i medfør af ordningerne i artikel 10, stk. 3, litra h). ➡

➡ 2. ➡ Den ➡ [...] ➡ nationale tilsynsmyndighed aflægger regelmæssigt rapporter om overvågningen af ➡ [...] ➡ ➡ de luftfartstjenester ➡ ➡ [...] ➡ , ➡ der udøves af de ➡ ➡ [...] ➡ ➡ udpegede lufttrafiktjenesteudøvere ➡ , og ➡ [...] ➡ ➡ gør ➡ resultaterne af disse vurderinger offentligt tilgængelige ➡ med forbehold af fortroligheden af følsomme oplysninger ➡ .

De [...] udpegede lufttrafiktjenesteudøvere skal forelægge de oplysninger og data, der er nødvendige for [...] en sådan overvågning. Dette omfatter oplysninger og data vedrørende faktiske omkostninger [...] ved de udøvede tjenester og, hvor det er relevant, med forbehold af fortroligheden af følsomme oplysninger og data vedrørende faktiske omkostninger ved de tjenester, der er udbudsindkøbt fra andre tjenesteudøvere.

2a. Hvis præstationsmålene i præstationsplanerne ikke nås, eller præstationsplanen ikke gennemføres korrekt, [...] vurderer den nationale tilsynsmyndighed, om dette skyldes sikkerhedshensyn eller eksterne faktorer, som lufttrafiktjenesteudøveren ikke har kontrol over. Den nationale tilsynsmyndighed vurderer navnlig virkningen af eventuelle skadelige virkninger af foranstaltninger, der vedtages for at forbedre nettets overordnede funktion, for lufttrafiktjenesteudøverens faktiske præstationer. Hvis den utilstrækkelige præstation ikke kan begrundes med sikkerhedshensyn eller eksterne faktorer, pålægger den nationale tilsynsmyndighed afhjælpende foranstaltninger [...], som lufttrafiktjenesteudøveren skal gennemføre.

2b. Økonomiske incitamenter og økonomiske incitamenter med afskrækkende virkning skal tage hensyn til forringelsen af tjenesten og stå i et rimeligt forhold til forskellen mellem de opnåede præstationer og præstationsmålene i de godkendte præstationsplaner.

Økonomiske incitamenter og økonomiske incitamenter med afskrækkende virkning må kun anvendes, hvis over- eller underpræstationen kan tilskrives den pågældende lufttrafiktjenesteudøver. Sådanne incitamenter med afskrækkende virkning må ikke være af en sådan art, at de påvirker den pågældende lufttrafiktjenesteudbyders finansielle levedygtighed eller sikkerheden og kvaliteten af tjenesteudøvelsen.

3. Kommissionen foretager regelmæssige vurderinger af den samlede opfyldelse af de EU-dækkende præstationsmål og fremlægger resultaterne for udvalget omhandlet i artikel 37, stk. 1.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

Netpræstationsplan

1. Netforvalteren udarbejder for hver referenceperiode efter den fælles beslutningstagningsproces i artikel 27, stk. 7, et udkast til netpræstationsplan [...].

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, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra a) [...].

2. Udkastet til netpræstationsplan forelægges [...] Kommissionen til vurdering og vedtagelse.

[...] 2a. Kommissionen vurderer [...] udkastet til netpræstationsplan ud fra følgende væsentlige kriterier:

a) Præstationsforbedringer betragtes på sigt for den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen, og [...] for den tidsramme, der omfatter både den foregående referenceperiode og den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen , samt bidrag til de EU-dækkende præstationsmål.

b) Udkastet til netpræstationsplan skal være fyldestgørende og konsekvent for så vidt angår data og støttemateriale, herunder de vigtigste antagelser, der lægges til grund, og trafikprognoser.

2b. 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 [...] anmoder Kommissionen 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 ☞ eller af sikkerhedshensyn ☹ , og er en revision af ☞ et eller flere af ☹ målene påkrævet og forholdsmæssig, reviderer Kommissionen disse EU-dækkende præstationsmål. Artikel 11 finder anvendelse på en sådan afgørelse. ☞ [...] ☹

☞ Hvis præstationsmålene i de præstationsplaner, der er vedtaget i henhold til artikel 13a, stk. 6, efter en sådan revision ikke længere er i overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål, reviderer medlemsstaterne disse planer med hensyn til de pågældende præstationsmål . Artikel 13 og 13a finder anvendelse på revisionen af disse planer. Den i artikel 13, stk. 2, omhandlede høring kan med henblik på dette afsnit begrænses til præstationsmålene og de dele af udkastene til præstationsplaner, der direkte eller indirekte berøres af revisionen.

Efter revisionen i henhold til første afsnit udarbejder netforvalteren et nyt udkast til netpræstationsplan. Artikel 16 finder anvendelse på vedtagelsen af denne nye plan. ☹

2. Afgørelsen om de reviderede EU-dækkende præstationsmål, der er nævnt i stk. 1, skal omfatte overgangsbestemmelser for perioden, indtil de endelige ☞ reviderede ☹ ☞ [...] ☹ finder anvendelse. ☞ Reviderede EU-dækkende mål og overgangsbestemmelser finder ikke anvendelse med tilbagevirkende kraft. ☹

☞ 2a. I tilfælde af en netkrise, der forhindrer, at der kan laves pålidelige trafikprognoser, kan de overgangsbestemmelser, der er omhandlet i stk. 2, omfatte suspension af præstationssystemet, indtil nye, pålidelige prognoser er tilgængelige. I så fald definerer Kommissionen i den afgørelse, der er omhandlet i stk. 1, betingelserne i forbindelse herved, herunder de nødvendige tilpasninger til gældende afgifter. ☹

3. ☞ [...] ☹ ☞ Medlemsstaterne kan ☹ revidere et eller flere præstationsmål i løbet af en referenceperiode ☞ [...] ☹ , hvis varslingsstærskelværdierne nås, eller hvis ☞ [...] ☹ ☞ det godtgøres ☹ , 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.

☞ [...] ☹

☞ I så fald reviderer medlemsstaterne præstationsplanerne med hensyn til de pågældende mål efter procedurerne i artikel 13 og 13a. Den i artikel 13, stk. 2, omhandlede høring kan med henblik på dette stykke begrænses til præstationsmålene og de dele af præstationsplanerne, der direkte eller indirekte berøres af revisionen. ☹

Artikel 18

Præstationsordningens gennemførelse

Med henblik på gennemførelsen af præstationsordningen vedtager Kommissionen ☞ ved hjælp af ☹ gennemførelses ☞ sretsakter, der skal vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3, detaljerede krav ☹ og procedurer med hensyn til artikel 10, stk. 3, og artikel 11, ☞ [...] ☹ 13, ☞ 13a ☹ ☞ [...] ☹ , ☞ 13b ☹ ☞ [...] ☹ , 16 ☞ [...] ☹ og 17, navnlig for så vidt angår udarbejdelse, ☞ vurdering, godkendelse og revision af ☹ ☞ [...] ☹ præstationsplaner, fastsættelse af præstationsmål, ☞ [...] ☹ overvågningen af præstationer ☞ [...] ☹ , ☞ metoden til benchmarking, incitamentsordninger ☹ , pålæggelsen af afhjælpende foranstaltninger samt tidsplaner for alle procedurer. ☞ [...] ☹

↓ 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~~

~~e) 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:~~

- ~~e) kriterierne for de nationale tilsynsmyndigheders udarbejdelse af nationale præstationsplaner eller præstationsplanerne for de funktionelle lufrumsblokke, som indeholder de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for de funktionelle lufrumsblokke og incitamentsordningen. Præstationsplanerne skal:~~
 - ~~i) bygge på luftfartstjenesteudøvernes forretningsplaner~~
 - ~~ii) omhandle alle omkostningskomponenter i det nationale omkostningsgrundlag eller omkostningsgrundlagene for de funktionelle lufrumsblokke~~
 - ~~iii) inddrage bindende præstationsmål, der er i overensstemmelse med de fællesskabsdækkende præstationsmål~~
 - ~~d) vurdering af de nationale mål eller målene for de funktionelle lufrumsblokke på grundlag af de nationale planer eller planerne for de funktionelle lufrumsblokke, og~~
- ~~e) overvågning af de nationale planer eller planerne for de funktionelle lufrumsblokke, herunder hensigtsmæssige varslingsmekanismer. d) kriterier til vurdering af, hvorvidt de nationale mål eller målene for de funktionelle lufrumsblokke 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 gennemsækelighed med hensyn til beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter hos lufrumsbrugere 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.~~

Artikel ~~1945~~

Principper ☒ for afgiftsordningen ☒

↓ nyt
☒ Rådet

1. Med forbehold af medlemsstaternes mulighed for ved hjælp af offentlige midler at finansiere udøvelsen af de luft ☒ farts ☒ ☒ [...] ☒ tjenester, der er omfattet af denne artikel, skal afgifterne for luftfartstjenester fastlægges, pålægges og håndhæves over for luftrumsbrugere ☒ i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 15 og nærværende artikel samt artikel 20-22 og de gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag af artikel 23. Afgiftsordningen i henhold til denne artikel og artikel 20-22 skal være i overensstemmelse med den overflyvningsafgiftsordning, som EUROCONTROL har indført, navnlig EUROCONTROLS principper for fastlæggelse af omkostningsgrundlaget for overflyvningsafgifter og beregningen af enhedsraterne ☒ .

2. Afgifterne baseres på luft ☒ [...] ☒ fartstjenesteudøvernes omkostninger ☒ [...] ☒ ☒ i forbindelse med udøvelse af ☒ de tjenester og funktioner, der ☒ [...] ☒ ☒ stilles til rådighed for eller udøves ☒ til gavn for luftrumsbrugerne, i faste referenceperioder som fastlagt i artikel 10, stk. 2. Disse omkostninger kan omfatte en rimelig forrentning af aktiverne ☒ [...] ☒ .

3. Afgifterne skal fremme en sikker, effektiv, virkningsfuld og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester med sigte på at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet ☒ [...] ☒ , samtidig med at de skal mindske luftfartens miljøvirkninger.

☒ [...] ☒

5. ☒ De ☒ indtægter, ☒ som en luftfartstjenesteudøver modtager ☒ fra de afgifter, der pålægges luftrumsbrugere i henhold til denne artikel, må ikke anvendes til at finansiere tjenester, ☒ [...] ☒ ☒ som den pågældende luftfartstjenesteudøver udøver ☒ på markedsvilkår i henhold til artikel 8 ☒ eller til at finansiere andre kommercielle aktiviteter, som den pågældende udøver udfører ☒ .

6. Finansielle data om ➡ udpegede lufttrafiktjenesteudøveres ➡ fastlagte ➡ [...] ➡ og ➡ faktiske omkostninger ➡ [...] ➡ indberettes til de nationale tilsynsmyndigheder ➡ [...] ➡ .

Artikel 20

Omkostningsgrundlag for afgifter

1. Omkostningsgrundlaget for afgifter for ➡ [...] ➡ ➡ luftfarts ➡ tjenester skal bestå af de fastlagte omkostninger, ➡ som er fastsat i de præstationsplaner, der er vedtaget i henhold til artikel 13a, stk. 6, ➡ i forbindelse med udøvelsen af disse tjenester i den pågældende overflyvningsafgiftszone henholdsvis tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone ➡ [...] ➡ .

2. De fastlagte omkostninger, der er nævnt i stk. 1, skal omfatte omkostningerne til de relevante faciliteter og tjenester, ➡ [...] ➡ kapital ➡ [...] ➡ ➡ omkostninger ➡ og afskrivning af aktiver samt omkostningerne til vedligeholdelse, drift, forvaltning og administration ➡ samt andre personaleomkostninger ➡ .

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

➡ [...] ➡

b) omkostninger ➡ [...] ➡ ➡ afholdt af ➡ de nationale tilsynsmyndigheder ➡ , de nationale kompetente myndigheder og, såfremt medlemsstaten beslutter det, andre nationale myndigheder i forbindelse med ➡ tilsynet ➡ med luftfartstjenester ➡ ➡ [...] ➡

c) omkostninger afholdt af luft ➡ [...] ➡ ➡ farts ➡ tjenesteudøverne i forbindelse med udøvelse af luftfartstjenester ➡ [...] ➡ ➡ , såfremt medlemstaterne beslutter det ➡

d) omkostninger afholdt af luftfartstjenesteudøverne i forbindelse med netfunktioner, ➡ [...] ➡ ➡ navnlig i forbindelse med samarbejdet med ➡ netforvalteren ➡ og andre funktioner som beskrevet i artikel 2, stk. 9 ➡ ➡ [...] ➡

➡ e) omkostninger, der hidrører fra den internationale Eurocontrolkonvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed som senest ændret, såfremt medlemsstaterne beslutter det ➡ .

4. De fastlagte omkostninger må ikke omfatte omkostningerne til de ➡ [...] ➡ sanktioner, som medlemsstaterne har pålagt ➡ i henhold til artikel 42 ➡ ➡ [...] ➡ .

5. ➔ [...] ☹ ➔ Omkostninger, som vedrører både ☹ overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester ➔ fordeles i overensstemmelse med de kriterier, som den nationale tilsynsmyndighed har fastsat i henhold til artikel 13, stk. 1a. Krydssubsidiering mellem ☹ ➔ [...] ☹ overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester ➔ [...] ☹ ➔ tillades ikke ☹ . 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 ➔ [...] ☹ den nationale tilsynsmyndighed ➔ [...] ☹ og Kommissionen. Til dette formål opdeles omkostningerne ➔ [...] ☹ ved, at der skelnes mellem personaleomkostninger, andre driftsomkostninger end personaleomkostninger, afskrivningsomkostninger, kapitalomkostninger, omkostninger ➔ [...] ☹ ➔ som omhandlet i artikel 20, stk. 3, ☹ og ekstraordinære omkostninger.

Artikel 21

➔ [...] ☹ ➔ **Afgiftszoner og ☹ 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.

➔ 1a. Med forbehold af artikel 20, stk. 5, første afsnit, fastlægger medlemsstaterne inden påbegyndelsen af en referenceperiode afgiftszonerne for luftfartstjenester og udpeger de lufttrafiktjenesteudøvere, der hører ind under hver afgiftszone. Kommissionen fastlægger ved hjælp af en gennemførelsesretsakt vedtaget efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3, betingelserne for, hvornår medlemsstaterne kan ændre eller oprette en ny tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone i en referenceperiode. ☹

2. Enhedsraterne fastsættes af ➔ [...] ☹ ➔ medlemsstaterne og med forbehold af ☹ ➔ [...] ☹ , ➔ at Kommissionen ☹ har konstateret, at de overholder artikel 19, artikel 20 og denne artikel. Konstaterer ➔ [...] ☹ ➔ Kommissionen ☹ , at en enhedsrate ikke overholder disse krav, reviderer den pågældende ➔ [...] ☹ ➔ medlemsstat ☹ enhedsraten i overensstemmelse hermed ➔ og ændrer den om nødvendigt ☹ ➔ [...] ☹ .

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. ☞ Overflyvningsafgiften ☞ for ☞ [...] ☞ luftfartstjenester 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.

☞ [...] ☞

3. Tårn- og indflyvningskontrolafgiften for ☞ [...] ☞ ☞ luftfarts ☞ tjenester 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 indflyvningskontoltjenesteenhederne for den pågældende flyvning. Med henblik på at beregne ☞ [...] ☞ tårn- og indflyvningskontrol ☞ [...] ☞ ☞ afgiften ☞ betragtes en flyvnings indflyvning og afgang som en enkelt flyvning. ☞ [...] ☞

4. Visse luftrumsbrugere ☞ eller flyvninger ☞ , navnlig ☞ dem, der bruger og driver ☞ 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 ☞ [...] ☞ ☞ kan ☞ gradueres for at tilskynde luft ☞ [...] ☞ ☞ trafik ☞ tjenesteudøverne ☞ [...] ☞ og luftrumsbrugerne til at medvirke til at forbedre miljøpræstationerne eller servicekvaliteten, f.eks. ved ☞ anvendelse af den mest brændstofeffektive tilgængelige ruteføring ☞ , 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.

➡ 5a. Kommissionen gennemfører i samråd med medlemsstaterne, lufttrafiktjenesteudøvere og lufrumsbrugere en gennemførlighedsundersøgelse af virkningen af gradueringen af afgifterne på lufttrafikken og interessenterne, herunder på flyveveje, kapacitet, flådesammensætning og lufrumsbrugernes omkostninger, samt på mekanismer, der sikrer, at luftfartstjenesteudøverne er indtægtsneutrale. Denne undersøgelse skal også omfatte gradueringsens bidrag til opfyldelsen af målene for det fælles europæiske lufrum, jf. artikel 1, stk. 1, og Kommissionens meddelelse om den europæiske grønne pagt, under hensyntagen til konkurrenceevneaspekter, eksisterende incitamentsordninger og andre kendte alternativer. På grundlag af denne undersøgelse kan Kommissionen vedtage retningslinjer med henblik på at give medlemsstaterne mulighed for at gennemføre graduering af afgifterne på frivillig basis. ☒

Artikel 23

Afgiftsordningens gennemførelse

Med henblik på gennemførelsen af afgiftsordningen vedtager Kommissionen ➡ ved hjælp af ☒ gennemførelses ➡ retsakter, som vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3, ☒ bestemmelser og -procedurer med hensyn til artikel 19, 20, 21 og 22, navnlig for så vidt angår omkostningsgrundlagene og de fastlagte omkostninger, fastsættelsen af enhedsrater ➡ [...] ☒ og risikodelingsmekanismerne samt gradueringen af afgifterne. ➡ [...] ☒

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 9

~~a) De omkostninger, der skal fordeles på lufrumsbrugerne, 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 EAB-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.~~

e) ~~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.~~

~~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 lufrumsbrugere 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 lufrumsbrugere 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

➡ Rådet

Artikel 24

Vurdering af overholdelsen af præstations- og afgiftsordningerne

1. ➡ [...] ➡ Kommissionen ➡ vurderer ➡ regelmæssigt ➡ [...] ➡ medlemsstaternes ➡ , navnlig de nationale tilsynsmyndigheders, ➡ overholdelse af artikel 10-17 og 19-22 samt de i artikel 18 og 23 nævnte gennemførelsesretsakter. Kommissionen handler i samråd med ➡ [...] ➡ præstationsvurderingsorganet, ➡ såfremt et sådant er udpeget i henhold til artikel 9b, ➡ og med de nationale tilsynsmyndigheder.

2. ➡ [...] ➡ ➡ Hvis ➡ ➡ [...] ➡ ➡ Kommissionen ➡ ➡ har belæg for ➡ manglende overholdelse ➡ af bestemmelserne ➡ , jf. stk. 1, ➡ [...] ➡ kan ➡ [...] ➡ ➡ den ➡ indlede en undersøgelse ➡ [...] ➡ . Den afslutter undersøgelsen ➡ inden for ➡ fire måneder ➡ [...] ➡ efter at have hørt medlemsstaten ➡ og ➡ den berørte nationale tilsynsmyndighed ➡ [...] ➡ .

➡ 3. ➡ Med forbehold af artikel 41, stk. 1, videregiver ➡ [...] ➡ ➡ Kommissionen ➡ undersøgelsens resultater til medlemsstaten ➡ [...] ➡ ➡ og, hvor det er relevant, ➡ den berørte lufttrafiktjenesteudøver ➡ [...] ➡ ➡ [...] ➡ og ➡ [...] ➡ kan afgive udtalelse om, hvorvidt ➡ de pågældende ➡ medlemsstater ➡ [...] ➡ har overholdt artikel 10-17 og 19-22 samt de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 18 og 23. ➡ Den ➡ meddeler sin udtalelse til den berørte medlemsstat ➡ [...] ➡ .

↓ 550/2004 (tilpasset)

⇒ nyt

Artikel ~~2542~~

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, ~~bestreber~~ opnår udøveren sig på at opnå så høj en overensstemmelse som muligt. ~~2.~~

Luftfartstjenesteudøvere offentliggør ~~i alle tilfælde~~ en årsberetning, og de underkastes regelmæssigt en uafhængig revision ☒ af de regnskaber, der er nævnt i dette stykke ☒.

↓ nyt

➡ Rådet

2. De nationale tilsynsmyndigheder ➡ [...] ⬅ har ret til at få adgang til de regnskaber, som luftfartstjenesteudøvere under deres tilsyn fører. Medlemsstaterne kan beslutte at give andre ➡ [...] ⬅ ➡ medlemsstaters nationale ⬅ tilsynsmyndigheder adgang til disse regnskaber.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 7 (tilpasset)

⇒ nyt

3. Når luftfartstjenesteudøvere 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

↻ Rådet

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 ~~↻ [...] ↻~~ ~~↻ CIS ↻~~

c) udøver luftfartstjenester i Unionen og i tredjelande.

De fastlagte ~~↻ [...] ↻~~ ~~↻ og ↻~~ de faktiske omkostninger fra luftfartstjenester opdeles i ~~↻ [...] ↻~~ ~~↻ omkostningskategorier i henhold til artikel 20, stk. 6, ↻~~ og de gøres offentligt tilgængelige, jf. dog beskyttelsen af fortrolige oplysninger.

4. De finansielle data om omkostninger ~~↻ [...] ↻~~, 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. ~~↻ Med forbehold af beskyttelsen af fortrolige oplysninger offentliggøres ↻~~ konklusionen af denne revision ~~↻ [...] ↻~~.

↓ 550/2004

~~4. Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder, som har adgang til regnskaberne hos tjenesteudøvere, der udoøver 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 regnskabsstandarder³¹ 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 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~~

³¹ ~~EFT L 243 af 11.9.2002, s. 1.~~

~~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 forenelighed 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, for 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

↻ Rådet

KAPITEL IV

✧ FORVALTNING AF NETTET ✧

Artikel ~~266~~

~~Styring og udformning af nettet~~ ✧ Netfunktioner ✧

1. Funktionerne af nettet til lufttrafikstyring (ATM) skal ~~gøre det muligt at udnytte luftrummet optimalt~~ ⇒ ⇒ [...] ☹ ⇒ bidrage til ☹ en bæredygtig og effektiv udnyttelse af luftrummet ⇐ ⇒ og de begrænsede ressourcer. ⇐ ~~og~~ ✧ De skal også ✧ sikre, at luftrumsbrugere kan operere på ~~deres foretrukne~~ ⇒ miljømæssigt ⇒ [...] ☹ ⇒ optimerede ☹ ⇐ flyveveje ⇒ og profiler ☹ , samtidig med at der gives ⇒ [...] ☹ ⇒ retfærdig og rimelig ☹ adgang til luftrums- og luftfartstjenester ⇒ , og overbelastningen af luftrummet minimeres ☹ . Disse netfunktioner ⇒ , der er angivet i stk. 2 ⇒ [...] ☹ , ⇐ ⇒ understøtter ⇒ luftrumsbrugernes homogene adgang til luftfartstjenester samt ☹ opfyldelsen af ⇒ [...] ☹ præstationsmålene, ⇒ samtidig med at de støtter initiativer på regionalt og lokalt plan ☹ og er baseret på operationelle krav ⇐ ⇒ De berører ikke medlemsstaternes suverænitet over deres luftrum og deres ansvar for så vidt angår den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsspørgsmål.

1a. Med forbehold af navnlig artikel 44 og 46 i forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, bevarer medlemsstaterne den fulde og eksklusive kompetence til at udforme og forvalte deres luftrumsstrukturer og deres rutenet. I den forbindelse tager medlemsstaterne hensyn til miljømæssige aspekter, 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. ☹ 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, ⇒ [...] ☹ ⇒ er de ☹ følgende ✧ udføres:

⇒ [...] ☹

⇒ a) udformning af en luftrumsstruktur med det krævede niveau af sikkerhed, kapacitet, fleksibilitet, reaktionsevne, miljøpræstationer og homogen udøvelse af hurtige luftfartstjenester under behørig hensyntagen til sikkerheds- og forsvarsbehov ☹

⇒ b) ⇒ [...] ☹ ⇒ ATFM ☹ ⇐

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

↓ nyt

⇒ Rådet

⇒ [...] ☹

⇒ [...] ☹ ⇒ d) ☹ levering af lufttrafikkontrolkapaciteten i nettet ⇒ [...] ☹ ⇒ i overensstemmelse med de forpligtelser, der er ☹ fastsat i ⇒ [...] ☹ NOP ⇒ [...] ☹

⇒ [...] ☹ ⇒ e) forvaltning ☹ af netkriser

⇒ [...] ☹

⇒ f) tilskrivning af ATFM-forsinkelser ☹

⇒ [...] ☹ ⇒ g) planlægning ☹ ⇒ [...] ☹ og ⇒ [...] ☹ ⇒ gennemførelse af aktiviteter med henblik på implementeringen af infrastruktur i det europæiske ATM- net i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan ☹ ⇒ [...] ☹

⇒ [...] ☹

⇒ 3. Medlemsstaterne og alle relevante operationelle interessenter udfører netfunktioner med støtte fra netforvalteren, som udfører de opgaver, der er anført i artikel 27, stk. 4. ☹

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6

↻ Rådet

4. De ↻ foranstaltninger, som træffes til udførelse af de ☒ funktioner, der er omhandlet i ~~første afsnit~~ stk. 2 ↻ [...], ☒ er udelukkende af operationel eller teknisk karakter og ☒ indebærer ikke, ↻ [...] ☒ at der skal foretages politiske vurderinger. ↻ De tager hensyn til medlemsstaternes særlige forhold og til forslag, der er udformet på lokalt niveau. ☒ ~~De tager hensyn til forslag, der er udformet på nationalt niveau og på niveauet for de funktionelle luftrumsblokke.~~ De udføres i koordination med ↻ civile og ☒ militære myndigheder ↻, navnlig ☒ i overensstemmelse med vedtagne procedurer vedrørende fleksibel brug af luftrummet.

↴ nyt

↻ [...] ☒

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6 (tilpasset)

Artikel 27

⊠ Netforvalteren ⊠

↴ nyt

↻ Rådet

1. For at nå de mål, der er omhandlet i artikel 26, ↻ stk. 1, ☒ sikrer Kommissionen, med bistand fra agenturet ↻ [...] ☒ ↻ i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 ☒, at netforvalteren bidrager til udførelsen af de netfunktioner, der er fastsat i artikel 26 ↻ [...] ☒, ↻ stk. 2, i henhold til nærværende artikel. Kommissionen fører tilsyn med, at netforvalteren udfører sine opgaver korrekt ☒.

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6 (tilpasset)

⇒ nyt

⇒ Rådet

2. Kommissionen ~~udpeger~~ ~~[...]~~ ~~efter høring af Udvalget for Det Fælles Luftrum og i overensstemmelse med de gennemførelsesbestemmelser, der er nævnt i stk. 4, overdrage~~ ~~Eurocontrol eller~~ ~~[...]~~ ~~andet~~ ~~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, ~~og en detaljeret beskrivelse af netforvalterens specifikke opgaver i overensstemmelse med og inden for rammerne af denne artikel og artikel 16 og 26 samt de relevante gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag af artikel 18 og 27, stk. 8. Listen over netforvalterens opgaver ledsages af en klar specifikation af de krævede tjenester og præstationer, som netadministratorens præstationer måles i forhold til, og, hvor det er relevant, af passende aftaler, der skal indgås mellem Kommissionen og netforvalteren, såsom serviceleveranceaftaler~~.

3. ~~⇒ Netforvalteren udfører sine opgaver~~ ~~Sådanne opgaver udføres~~ på en ~~⇒~~ ~~[...]~~ ~~upartisk og omkostningseffektiv måde~~ ~~og udføres på vegne af medlemsstaterne og de berørte parter. De~~ ~~[...]~~ ~~og er underlagt passende styring~~ ~~og uafhængighed. Hvis~~ ~~[...]~~ ~~det kompetente organ, der er udpeget som netforvalter, også har reguleringsmæssige funktioner,~~ ~~sikres organisatorisk adskillelse fra disse funktioner~~. ~~⇒~~ Netforvalteren skal ved udførelsen af sine opgaver tage ~~under hensyn til det samlede ATM-nets behov~~ ~~med fuld~~ ~~[...]~~, ~~⇒ samtidig med at forsvarskapaciteterne sikres.~~

~~4. Netforvalteren~~ ~~med fuld udfører~~ ~~[...]~~ ~~⇒ følgende opgaver til støtte for de i artikel 26, stk. 2, omhandlede netfunktioner~~

🔊 Rådet

🔊 Rådet

a) støtte til udviklingen af en luftrumsstruktur med det krævede niveau af sikkerhed, kapacitet, fleksibilitet, reaktionsevne, miljøpræstationer og homogen udøvelse af hurtige luftfartstjenester under behørig hensyntagen til sikkerheds- og forsvarsbehov

b) koordinering af ATFM

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

d) lette af delegeringen af udøvelsen af lufttrafiktjenester, hvor dette er godkendt af den berørte medlemsstat, under hensyntagen til de nødvendige aftaler om koordinering af den almene og den operationelle lufttrafik og behovet for at opretholde en passende koordinering i de relevante luftrumsstrukturer

da) udarbejdelse af NSP og fastlæggelse af NOP

e) koordinering af og støtte til levering af lufttrafikkontrolkapacitet i nettet i overensstemmelse med de operationelle interessenters forpligtelser som fastsat i NOP

f) koordinering af og støtte til styring af netkriser

g) støtte til tilskrivning af ATFM-forsinkelser, herunder post-op-tilpasningsprocessen med deltagelse af luftfartstjenesteudøvere, lufthavne og nationale myndigheder for derigennem at behandle spørgsmål vedrørende måling, klassificering og tilskrivning af ATFM-forsinkelser

h) koordinering af og støtte til planlægningen og gennemførelsen af aktiviteter med henblik på implementeringen af infrastruktur i det europæiske ATM-net i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan gennem aktiv deltagelse af operationelle interessenter i forvaltning og styring og under hensyntagen til militære og operationelle behov og de dertil knyttede operationelle procedurer, hvor det er relevant

i) overvågning af den europæiske ATM-netinfrastrukturens virkemåde. 🔊 [...] 🔊

↴ nyt

↻ Rådet

4 ↻ a. ↻ Netforvalteren ↻ [...] ↻ ↻ foreslår ↻ støtteforanstaltninger ↻ vedrørende operationelle forhold ↻ , der er målrettet en sikker og effektiv planlægning og operation af nettet under normale forhold og i ↻ net ↻ krisesituationer, og ↻ [...] ↻ 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 ↻ [...] ↻ fuldt ud integrere lufthavnene i nettet.

5. Netforvalteren ↻ [...] ↻ ↻ foreslår foranstaltninger, ↻ ↻ [...] ↻ ↻ såfremt ↻ de præstationsmål, der er nævnt i artikel 10, ↻ ikke ↻ afspejles i tilstrækkelig grad i den kapacitet, som de individuelle luft ↻ [...] ↻ ↻ trafik ↻ tjenesteudøvere skal levere, og som netforvalteren og luft ↻ [...] ↻ ↻ trafik ↻ tjenesteudøvere har aftalt i ↻ [...] ↻ ↻ NOP ↻ .

6. Netforvalteren ↻ [...] ↻ ↻ [...] ↻ rådgiver ↻ i koordinering med relevante parter ↻ Kommissionen ↻ [...] ↻ om implementeringen af ATM-netinfrastrukturen i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan, navnlig for at udpege de nødvendige investeringer i nettet.

7. ↻ Alle de foranstaltninger, som ↻ ↻ [...] ↻ netforvalteren træffer ↻ i forbindelse med udførelsen af sine opgaver ↻ , ↻ [...] ↻ ↻ træffes ↻ gennem en fælles beslutningstagningsproces. Parterne i den fælles beslutningstagning arbejder derfor i videst muligt omfang på at forbedre nettets funktion og præstation, ↻ navnlig for så vidt angår opfyldelsen af de EU-dækkende præstationsmål inden for det centrale præstationsområde miljø under hensyntagen til væsentlige sikkerhedsinteresser og regionale og lokale forhold ↻ .

↻ 7a. ↻ Den fælles beslutningstagnings ↻ proces, der er omhandlet i stk. 7, skal tage udgangspunkt i:

a) passende og regelmæssig høring af operationelle interessenter, slotkoordinatorer i lufthavne, medlemsstaterne og, hvor det er relevant, agenturet og Kommissionen

b) de detaljerede samarbejdsordninger, der er etableret af netforvalteren sammen med navnlig de operationelle interessenter og medlemsstaterne, samt de processer for driften, der er etableret af netforvalteren med henblik på at håndtere planlægningsmæssige og operationelle aspekter i forbindelse med udførelsen af netfunktioner.

Den høring, der er omhandlet i litra a), og de detaljerede samarbejdsordninger, der er omhandlet i litra b), skal tage hensyn til de enkelte netfunktioners særlige karakteristika og krav.

Den fælles beslutningstagningsproces skal sigte mod konsensus. Hvor medlemsstaternes suverænitet over deres luftrum berøres, kræves samtykke fra den eller de berørte medlemsstater.

Når foranstaltninger vedrørende udførelsen af netforvalterens opgaver anfægtes af en eller flere operationelle interessenter, forelægges spørgsmålet for netadministrationsorganet med henblik på en løsning.

7b. Der nedsættes et netadministrationsorgan ved hjælp af de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i stk. 8, med henblik på at sikre passende styring af udførelsen af netfunktionerne.

Netadministrationsorganet er ansvarlig for at tillade eller godkende foranstaltninger, der er truffet eller foreslået af netforvalteren i henhold til betingelserne i den i stk. 8 omhandlede gennemførelsesretsakt for at godkende de nærmere detaljer for den høring og de detaljerede samarbejdsordninger, der er omhandlet i stk. 7a, litra a) og b), for at godkende NOP'en og godkende NSP'en, inden den godkendes af Kommissionen sammen med medlemsstaterne, for at overvåge gennemførelsen af netfunktioner og for at afgive udtalelser eller henstillinger om specifikke spørgsmål.

Netadministrationsorganet sammensættes af repræsentanter for de operationelle interessenter, slotkoordinatorer, repræsentanter for Kommissionen, repræsentanter for netforvalteren og repræsentanter for Eurocontrol.

7c. Medlemsstaterne inddrages fuldt ud i beslutninger af strategisk betydning. 

 [...] 

↓ 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

🔄 Rådet

8. Ved gennemførelsesretsakter vedtaget efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3, fastsætter Kommissionen 🔄 [...] 🔄 detaljerede 🔄 bestemmelser for 🔄 gennemførelsen af artikel 26 og nærværende artikel, navnlig for udførelsen af netfunktionerne, herunder vedrørende krisestyring; for udnævnelsen af netforvalteren, vilkår og betingelser for denne udnævnelse og for netforvalterens detaljerede opgaver i forbindelse med netfunktionerne; for netadministrationsorganets sammensætning, funktion og detaljerede opgaver, herunder i forbindelse med krisestyring; for den fælles beslutningstagningsproces; kriterier og faktorer, som netforvalteren og netadministrationsorganet skal følge ved udførelsen af deres pålagte opgaver; og for netforvaltningsordninger 🔄 [...] 🔄 .

↓ 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~~

~~e) yderligere netfunktioner som defineret i ATM-masterplanen~~

~~d) detaljerede ordninger for samarbejde om beslutningstagning mellem medlemsstaterne, luftfartstjenesteudøvere 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

↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6

~~5. Andre aspekter af lufrummets udformning end dem, som er omhandlet i stk. 2, tages op på nationalt niveau og niveauet for de funktionelle lufrumsblokke. I denne udformningsproces skal der tages hensyn til efterspørgslen efter og kompleksiteten af trafikken, nationale præstationsmål eller præstationsmålene for de funktionelle lufrumsblokke, og den skal omfatte en fuld høring af relevante lufrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer lufrumsbrugere, 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 lufttrafiktjenestudøvere, 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

↻ Rådet

Artikel 28

Gennemsigtighed i netforvalterens regnskaber

1. Netforvalterens ↻ regnskaber ↻ udarbejdes ↻ [...] ↻ og ↻ offentliggøres årligt ↻ . Disse regnskaber skal være i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandards (IAS), som Unionen har vedtaget. Hvis netforvalterens retlige status gør det umuligt at opnå fuld overensstemmelse med de internationale regnskabsstandards, skal netforvalteren opnå størst mulig overensstemmelse.
 2. Netforvalteren offentliggør en årsberetning ↻ om sine aktiviteter ↻ 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. Luftfartstjenesteudøvere 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

↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 6 (tilpasset)
↻ Rådet

Artikel ~~30~~

Forbindelserne til de militære myndigheder

Medlemsstaterne ~~træffersikrer~~ 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 lufrumsblokke

⇒ ↻ [...] ↻ ⇐

↓ 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, lufrumsbrugere og lufthavne for at lette disses operationelle behov. Dataene må kun anvendes til operationelle formål.~~

~~2. Relevante myndigheder, certificerede luftfartstjenesteedovne, lufrumsbrugere og lufthavne gives adgang til relevante operationelle data på et ikke-diskriminerende grundlag. 3. Certificerede tjenesteedovne, lufrumsbrugere 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 rammeordningens artikel 5, stk. 3.~~

↓ nyt



↓ 551/2004 (tilpasset)

KAPITEL ~~II~~ V

~~LUFTRUMMETS 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 lufrum, der i henhold til artikel 1, stk. 3, hører ind under medlemsstaternes ansvarsområde, og den kan desuden omfatte europæiske tredjelandes lufrum.~~

~~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

⇒ Rådet

Artikel ~~323a~~

Elektronisk luftfartsinformation

Uden at dette berører medlemsstaternes offentliggørelse af luftfartsinformation og på en måde, der er i overensstemmelse med denne offentliggørelse, ~~Eurocontrol~~ ⇒ opretter netforvalteren i samarbejde med ~~[...]~~ ⇒ **EUROCONTROL** ⇒ 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. ⇐

⇒ Artikel 32a

Lufttrafikregler og regler for luftrumsklassifikation

Kommissionen vedtager efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3:

a) hensigtsmæssige bestemmelser i relation til lufttrafikregler på grundlag af ICAO's standarder og anbefalede praksis

b) hensigtsmæssige bestemmelser for at sikre ensartet gennemførelse 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. ©

~~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~~

Luftrafikregler 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 luftrafikregler 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.~~

~~KAPITEL III~~

~~FLEKSIBEL UDNYTTELSE AF LUFTRUMMET I DET FÆLLES
EUROPÆISKE LUFTRUM~~

Artikel ~~33~~

Fleksibel udnyttelse af luftrummet

1. Medlemsstaterne sikrer under hensyntagen til organisationen ~~⇒ de enkelte medlemsstaters~~
~~militære aktiviteter~~ ~~karakteristika~~ ~~☉~~ og art samt af de militære aspekter, der hører ind under deres
ansvarsområde, en ~~ensartet~~ anvendelse i det fælles europæiske luftrum af konceptet fleksibel
udnyttelse af luftrummet ~~☉ [...]~~ ~~☉~~ med henblik på at lette luftrumsstyringen og lufttrafikstyringen
som led i den fælles transportpolitik ~~⇒ ☉ [...]~~ ~~☉~~.
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 ~~☉ [...]~~ ~~☉~~ ~~der~~ ~~☉~~ navnlig på baggrund ~~☉ [...]~~ ~~☉~~ af rapporterne fra
medlemsstaterne ~~☉ [...]~~ ~~☉~~ ~~er behov for ensartede betingelser for~~ ~~☉~~ anvendelsen af konceptet
fleksibel udnyttelse af luftrummet i det fælles europæiske luftrum, ~~☒~~ vedtager Kommissionen
~~☉ [...]~~ ~~☉~~ ~~☒ vedtages der gennemførelsesbestemmelser~~ ~~☉ [...]~~ ~~☉~~ ~~inden for begrænsningerne~~
af ~~☉~~ den fælles transportpolitik, ~~☉~~ og uden at det berører medlemsstaternes ansvar for deres
luftrum, ~~☉~~ ~~☒~~ ~~☉ [...]~~ ~~☉~~ gennemførelsesretsakter ~~☉ [...]~~ ~~☉~~ ~~☒~~ efter ~~den~~
~~☒~~ undersøgelses ~~☒~~ proceduren ~~☒~~ , der er nævnt ~~☒~~ i ~~rammeforordningens~~ artikel ~~8~~ 37, stk. 3.

➡ 4. I tilfælde, hvor anvendelsen af denne artikel giver anledning til væsentlige driftsmæssige vanskeligheder, kan medlemsstaterne midlertidigt suspendere en sådan anvendelse, forudsat at de straks underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom. Efter indførelsen af en midlertidig suspension kan der foretages tilpasninger af de bestemmelser, der er vedtaget i medfør af stk. 3, for det luftrum, der hører ind under den eller de berørte medlemsstats ansvarsområde. ⌂

↴ nyt

➡ Rådet

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 ➡ [...] ⌂ sørge for en effektiv koordinering mellem disse tre faser med henblik på at opnå en gnidningsløs og rettidig overgang mellem dem ➡ , med fokus på navnlig industrialiseringsfasen ⌂ .

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

➡ Kommissionen indfører mekanismer til overvågning af effektiviteten af koordineringen af SESAR. ⌂

↓ 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

➡ Rådet

Artikel 35

Fælles projekter

1. Kommissionen kan ➡ på grundlag af behovet for synkronisering blandt interessenterne ➡ oprette fælles projekter til gennemførelse af de væsentlige operationelle ændringer, som er fastlagt i den europæiske ATM-masterplan, og som har ➡ nået en tilstrækkelig modenhed til at muliggøre interoperable kapaciteter i alle medlemsstater med ➡ [...] ➡ henblik på at forbedre det fælles europæiske luftrums præstationer. ➡

2. Kommissionen kan også indføre forvaltningsordninger for fælles projekter og gennemførelsen heraf. ➡ Alle relevante civile og militære interessenter skal inddrages i disse ordninger i videst muligt omfang og, hvor det er muligt og hensigtsmæssigt, have en ledende rolle. Ⓒ

3. Fælles projekter kan være berettigede til EU-finansiering ➡ inden for rammerne af 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 ➡ [...] Ⓒ ➡ 38 Ⓒ og undersøger ➡ prioritering og Ⓒ 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 lufttrum, 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

➡ Rådet

↻ [...] ⌂

↻ [...] ⌂

↻ [...] ⌂

↻ [...] ⌂

↻ [...] ⌂

↻ [...] ⌂

↻ [...] ⌂

↓ 549/2004 (tilpasset)

⇒ nyt

⇒ Rådet

Artikel ~~37~~5

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen består af Udvalget for det Fælles Luftrum, i det følgende benævnt "udvalget", der består af to repræsentanter for hver medlemsstat, og som har Kommissionens repræsentant som formand. Udvalget sikrer, at der tages passende hensyn til alle brugerkategoriernes interesser. ⇒ Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011. ⇐

⇒ [...] ⇐

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.~~

⇒ ~~4. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.~~ ⇐

↓ 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 3840

⊠ Høring af interessenter ⊠

↓ nyt
⇒ Rådet

1. Medlemsstaterne, de nationale tilsynsmyndigheder, ⇒ [...] ☹ ⇒ præstationsvurderingsorganet, hvis der er udpeget et sådant i henhold til artikel 9b, ☹ 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
⇒ Rådet

2. Kommissionen opretter en ⇒ [...] ☹ ~~høringsmekanisme~~ på ~~fællesskabsplan~~ ⊠ EU-plan ⊠ ⇒ med henblik på høringer ⇒ af de relevante interessenter ☹ om spørgsmål vedrørende gennemførelsen af denne forordning ⇒ [...] ☹ ⇐. 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 ⇒ [...] ☹ ⇒ nationale ☹ militære ⇒ [...] ☹ ⇒ myndigheder ☹ . ⇐

⇒ [...] ☹

⇒ 3. Med henblik på stk. 1 og 2 høres som minimum følgende operationelle og ikkeoperationelle interessenter, hvis det er relevant: ☹

a) luftfartstjenesteudøvere ⇒ eller ↻ [...] ☯ grupper, der repræsenterer dem ⇐

⇓ nyt

b) netforvalteren

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5 (tilpasset)

⇒ nyt

↻ Rådet

c) lufthavnsoperatører ⇒ eller ↻ [...] ☯ grupper, der repræsenterer dem ⇐

d) ~~relevante~~ lufrumsbrugere eller ↻ [...] ☯ grupper, der repræsenterer ☒ dem ☒
lufrumsbrugere

↻ [...] ☯

f) fabrikanter ~~og~~

g) faglige sammenslutninger

⇓ nyt

↻ Rådet

↻ [...] ☯ ↻ h) ationale myndigheder, herunder kompetente nationale militære myndigheder

i) slotkoordinatorer i lufthavne

j) ikkestatslige organisationer ↻ med en interesse i luftfart eller ATM ☯ .

~~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 lufrumsbrugere, lufthavnsoperatører, fabrikanter og faglige sammenslutninger. Organet har udelukkende til opgave at rådgive Kommissionen om gennemførelsen af det fælles europæiske lufrum.~~

~~➡ Artikel 38a~~

Forbindelserne med interessenter

~~Lufttrafiktjenesteudøverne opretter høringsmekanismer med henblik på at høre de relevante lufrumsbrugere, flyvepladsoperatører og militære myndigheder om alle vigtige spørgsmål vedrørende de tjenester, der udøves, herunder relevante ændringer af lufrumskonfigurationerne eller større investeringer, som har en relevant indvirkning på udøvelsen af lufttrafikstyringen og luftfartstjenesterne og/eller afgifterne. ➡~~

Artikel 39

Forbindelser med europæiske tredjelande

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5 (tilpasset)

⇒ nyt

⇒ Rådet

~~Fællesskabet~~ ~~og~~ 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 ~~og~~, navnlig i EUROCONTROL-området eller i ICAO EUR-regionen ~~og~~, ~~eller inden for rammerne af aftaler om funktionelle luftrumsblokke, at udvide anvendelsen af denne forordning og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3~~ ~~og~~ det fælles europæiske luftrum ~~og~~, så disse lande også bliver omfattet. ~~⇒ Desuden skal de bestræbe sig på at samarbejde med disse lande enten i forbindelse med aftaler om~~ ~~grænseoverskridende udøvelse af tjenester med tredjelande, om samarbejde om modernisering af ATM og 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".~~ ⇐

~~⇒ Denne artikel berører ikke medlemsstaternes beslutning om, hvorvidt det fælles europæiske luftrum bør udvides til at omfatte deres oversøiske lande og territorier eller selvstyrende områder i andre ICAO-regioner.~~ ⇐

↓ 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 gennemsækelighed og høringsprocedurer og ikke strider mod dens institutionelle forpligtelser.~~

↴ nyt

🔄 Rådet

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 🔄 [...] 🔄, herunder EUROCONTROL inden for rammerne af aftalen mellem Unionen og EUROCONTROL om en generel ramme for forbedret samarbejde. 🔄

↓ 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.~~

~~KAPITEL IV~~

~~AFSLUTTENDE BESTEMMELSER~~

Artikel 41~~48~~

Fortrolighed

1. Hverken de nationale tilsynsmyndigheder, der handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, ~~de nationale kompetente myndigheder~~ , Kommissionen ~~⇒~~ , ~~⇒ [...]~~ ~~præstationsvurderingsorganet eller netforvalteren~~ ~~⇐~~ må videregive oplysninger af fortrolig karakter; dette gælder navnlig oplysninger om luftfartstjenesteudøvere, deres forretningsforbindelser eller deres omkostnings- ~~og indtægtskomponenter~~ .

2. Stk. 1 berører ikke de nationale tilsynsmyndigheders ~~⇒ [...]~~ ~~og~~ Kommissionens ~~⇒~~ ~~⇒ [...]~~ ~~⇐~~ ret til at videregive oplysninger, når dette er af afgørende betydning for opfyldelsen af deres pligter. ~~⇒ I så fald skal~~ ~~⇐~~ videregivelsen ~~⇒ [...]~~ ~~⇐~~ 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 [...] gjort tilgængelige i henhold til [...] artikel 13, stk. 3b, artikel 13a, stk. 6, artikel 13b, stk. 2, artikel 25, stk. 3 og artikel 25, stk. 4, eller indberettet i henhold til artikel 19 [...], stk. 6, navnlig hvad angår udpegede lufttrafiktjenesteudøvers fastlagte omkostninger [...] og faktiske omkostninger [...] i artikel 14, videregives offentligt [...] med forbehold af beskyttelse af en fysisk eller juridisk persons kommercielle interesser, herunder intellektuel ejendomsret, med mindre der er en tungtvejende offentlig interesse i offentliggørelsen.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5 (tilpasset)

⇒ nyt

⇒ Rådet

Artikel 42

Sanktioner

~~De sanktioner, som medlemsstaterne fastlægger~~ Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for især lufttrumsbrugers, lufthavnsoperatørs og luftfartstjenesteudøvers overtrædelse af denne forordning og af de ~~foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3,~~ 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

→ Rådet

Artikel 43

Evaluering

1. Kommissionen foretager en evaluering for at vurdere → [...] → de retlige, sociale, økonomiske og miljømæssige virkninger → af denne forordning → [...] → og dens merværdi på både nationalt og europæisk plan fem til otte år efter dens ikrafttræden. → Med henblik herpå kan Kommissionen, når det er begrundet, anmode medlemsstaterne →, herunder de militære myndigheder →, om oplysninger, der er relevante for denne forordnings anvendelse.
 2. Kommissionen → [...] → forelægger → resultaterne heraf → [...] → for → Europa-Parlamentet og 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 luftrumsklodder og i den eksisterende teknologi.~~

~~KAPITEL IV~~

~~AESLUTTENDE 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.~~

~~Artikel 44~~13

~~Beskyttelses~~klausul

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 Luftfartssikkerhedsagentur~~

~~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 luftfartssikkerhedsagentur³² 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.~~

³² ~~EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.~~



➡ Rådet

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.



550/2004 (tilpasset)

Artikel ~~46~~⁴⁹

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

➡ Rådet

2. Artikel 3, stk. 3 ➡ og artikel 25, stk. 3 ☒ , anvendes fra den [*Publikationskontoret: Indsæt datoen ➡ [...] ☒ ➡ 72 ☒ måneder efter denne forordnings ikrafttræden*].

Artikel 10-24 gælder fra ☞ [...] ☞ ☞ et år efter dens vedtagelse ☞ . 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. ☞ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/709 som vedtaget den 6. maj 2019 finder fortsat anvendelse indtil udløbet af den fjerde referenceperiode. ☞

Artikel ☞ [...] ☞ ☞ 27, stk. 4 ☞ , og artikel 32 finder anvendelse på netforvalteren fra den dato, hvorfra en afgørelse om udpegelse, som vedtages i henhold til artikel 27, stk. 2, ☞ [...] ☞ finder anvendelse.

☞ Artikel 42 finder anvendelse fra den [*Publikationskontoret: Indsæt datoen for denne forordnings ikrafttræden*]. Foranstaltninger vedtaget af medlemsstaterne i henhold til nævnte artikel finder anvendelse fra:

- [*Publikationskontoret: Indsæt datoen - 72 måneder efter denne forordnings ikrafttræden*] for så vidt angår overtrædelse af artikel 3, stk. 3, og artikel 25, stk. 3
- et år efter denne forordnings vedtagelse for så vidt angår overtrædelse af artikel 10-24. ☞

↓ 550/2004

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

↓ 550/2004

→₁ 1070/2009 Artikel 2, nr. 13), litra a)

→₂ 1070/2009 Artikel 2, nr. 13), litra b)

BILAG I

→₁ ~~KRAV TIL KVALIFICEREDE ENHEDER~~ ←

→₂ ~~En kvalificeret enhed:~~ ←

~~skal kunne dokumentere omfattende erfaring med vurdering af offentlige og private enheder inden for lufttransportsektorerne, især luftfartstjenesteudøvere, og inden for andre lignende sektorer på et eller flere af de områder, som er omfattet af denne forordning~~

~~skal have omfattende regler og forskrifter for periodisk undersøgelse af ovennævnte enheder, som skal offentliggøres og løbende ajourføres og forbedres gennem forsknings- og udviklingsprogrammer~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, nr. 13), litra b)

~~må ikke være kontrolleret af luftfartstjenesteudøvere, af lufthavnsmyndigheder eller af andre, der i kommercielt øjemed leverer luftfartstjenester eller lufttransporttjenester~~

~~skal have et antal ansatte inden for teknik, ledelse, støtte og forskning, der står i et rimeligt forhold til de opgaver, der skal udføres~~

↓ 552/2004

~~6. Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civilretlige ansvar ifølge national ret dækkes af medlemsstaten, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for inspektionerne.~~

~~7. Organets personale har tavshedspligt om alle oplysninger, det får kendskab til under udførelsen af sine opgaver i henhold til denne forordning.~~

~~skal ledes og administreres på en måde, der sikrer fortrolig behandling af de oplysninger, som er nødvendige for administrationen~~

~~skal være indstillet på at give den berørte nationale tilsynsmyndighed alle relevante oplysninger~~

~~skal have defineret og dokumenteret sin politik og sine mål med hensyn til kvalitet og sit engagement i den henseende og have sikret, at denne politik forstås, gennemføres og fastholdes på alle niveauer i organisationen~~

~~skal have udviklet, implementeret og vedligeholdt et effektivt internt kvalitetsstyringssystem, der er baseret på relevante dele af de internationalt anerkendte kvalitetsstandarder og er i overensstemmelse med EN 45004 (inspektionsorganer) og med EN 29001 som fortolket i IACS Quality System Certification Scheme Requirements (krav til en ordning for certificering af kvalitetsstyringssystemer)~~

~~skal have et kvalitetsstyringssystem, der certificeres af en uafhængig kontrolinstans, som er anerkendt af myndighederne i den medlemsstat, hvor organisationen er beliggende.~~

↓ 550/2004 (tilpasset)

↻ Rådet

BILAG III

↻ [...] ↻



BILAG II

Ophævede forordninger med oversigt over ændringer

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.



BILAG III

SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning 549/2004	Forordning 550/2004	Forordning 551/2004	Nærværende forordning
Artikel 1, stk. 1–3			Artikel 1, stk. 1–3
Artikel 1, stk. 4			—
—			Artikel 1, stk. 4
Artikel 2, nr. 1), litra a) og b)			Artikel 2, nr. 5), litra a) og b)
Artikel 2, nr. 2)			Artikel 2, nr. 1)
Artikel 2, nr. 3)			Artikel 2, nr. 2)
—			Artikel 2, nr. 2a)
Artikel 2, nr. 4)			Artikel 2, nr. 4)
—			Artikel 2, nr. 6)
Artikel 2, nr. 5)			Artikel 2, nr. 3)
Artikel 2, nr. 6)			Artikel 2, nr. 11)
Artikel 2, nr. 7)			Artikel 2, nr. 12)
—			Artikel 2, nr. 13)
Artikel 2, nr. 8)			Artikel 2, nr. 14)
Artikel 2, nr. 9)			Artikel 2, nr. 8)
Artikel 2, nr. 10)			Artikel 2, nr. 9)

Artikel 2, nr. 11)			Artikel 2, nr. 10)
Artikel 2, nr. 12)			Artikel 2, nr. 17)
—			Artikel 2, nr. 18)–20)
Artikel 2, nr. 13)			Artikel 2, nr. 16)
Artikel 2, nr. 13a)			Artikel 2, nr. 33)
Artikel 2, nr. 14)			—
			Artikel 2, nr. 21)
—			Artikel 2, nr. 22)
Artikel 2, nr. 16)			Artikel 2, nr. 23)
Artikel 2, nr. 17)			Artikel 2, nr. 32)
Artikel 2, nr. 18)			—
Artikel 2, nr. 19)			Artikel 2, nr. 24)
—			Artikel 2, nr. 25) og 26)
Artikel 2, nr. 20)			Artikel 2, nr. 31)
Artikel 2, nr. 22)			Artikel 2, nr. 34)
Artikel 2, nr. 23)			—
Artikel 2, nr. 23 a)			Artikel 2, nr. 35)
—			Artikel 2, nr. 35b) og 35c)
Artikel 2, nr. 23b)			Artikel 2, nr. 15)
Artikel 2, nr. 24) og 25)			—

Artikel 2, nr. 26)			Artikel 2, nr. 36)
Artikel 2, nr. 27)			—
Artikel 2, nr. 28)			Artikel 2, nr. 37)
Artikel 2, nr. 29)			Artikel 2, nr. 38)
—			Artikel 2, nr. 39) og 40)
Artikel 2, nr. 30)			Artikel 2, nr. 41)
—			Artikel 2, nr. 42) og 43)
—			Artikel 2, nr. 43a)-43c)
Artikel 2, nr. 31)			Artikel 2, nr. 44)
—			Artikel 2, nr. 44a)
—			Artikel 2, nr. 45)
Artikel 2, nr. 32)			—
Artikel 2, nr. 33)			Artikel 2, nr. 46)
Artikel 2, nr. 34)			Artikel 2, nr. 47)
—			Artikel 2, nr. 48)–52)
Artikel 2, nr. 35) og 36)			—
Artikel 2, nr. 38)			Artikel 2, nr. 53)
Artikel 2, nr. 39)			Artikel 2, nr. 54)

—			Artikel 2, nr. 56)
Artikel 2, nr. 40)			Artikel 2, nr. 57)
Artikel 2, nr. 41)			Artikel 2, nr. 27)
—			Artikel 2, nr. 28)–30)
			Artikel 2a
Artikel 3			—
Artikel 4, stk. 1			Artikel 3, stk. 1
Artikel 4, stk. 2			Artikel 3, stk. 3
—			Artikel 3, stk. 4
Artikel 4, stk. 3			Artikel 3, stk. 2
Artikel 4, stk. 4			
—			
Artikel 4, stk. 5			Artikel 3, stk. 9
—			Artikel 4–9
Artikel 5, stk. 1			Artikel 37, stk. 1
Artikel 5, stk. 2			
Artikel 5, stk. 3			Artikel 37, stk. 3
			Artikel 37, stk. 4
Artikel 5, stk. 4 og 5, og artikel 6			—

Artikel 7			Artikel 39
Artikel 8, stk. 1			Artikel 40
Artikel 8, stk. 2			—
—			Artikel 41
Artikel 9			Artikel 42
Artikel 10, stk. 1			Artikel 38, stk. 1
Artikel 10, stk. 2			Artikel 38, stk. 2
Artikel 10, stk. 3			Artikel 38, stk. 3
—			Artikel 38a
Artikel 11, stk. 1, første punktum, og artikel 11, stk. 3, litra d), første og tredje punktum			Artikel 10, stk. 1
Artikel 11, stk. 1, litra a)–c)			Artikel 10, stk. 2
Artikel 11, stk. 2			—
Artikel 11, stk. 3, litra a)			Artikel 11
Artikel 11, stk. 3, litra b) og c)			Artikel 13, stk. 1, 3, 3 ^a og 3b
—			Artikel 13, stk. 1a og 1b
Artikel 11, stk. 3, litra b)			Artikel 13, stk. 2

Artikel 11, stk. 3, litra c), første afsnit			Artikel 13, stk. 5
Artikel 11, stk. 3, litra c), første afsnit			Artikel 13a, stk. 1
—			Artikel 13a, stk. 2
Artikel 11, stk. 3, litra a)			Artikel 13a, stk. 3
Artikel 11, stk. 3, litra c), afsnit 2-4			Artikel 13a, stk. 4 og 5
—			Artikel 13a, stk. 6
Artikel 11, stk. 3, litra d), andet punktum			Artikel 13b, stk. 2
—			Artikel 13b, stk. 1 og 2a
Artikel 11, stk. 3, litra e)			Artikel 13b, stk. 3
—			Artikel 16 og 17
Artikel 11, stk. 4, litra a)			Artikel 10, stk. 3, litra a)
—			Artikel 10, stk. 3, litra b)–d)
Artikel 11, stk. 4, litra b) og c)			—
Artikel 11, stk. 4, litra d)			Artikel 10, stk. 3, litra e)

Artikel 11, stk. 4, litra e)			Artikel 10, stk. 3, litra f)
—			Artikel 10, stk. 3, litra g)–k)
Artikel 11, stk. 4, andet afsnit			Artikel 18
Artikel 11, stk. 5			—
Artikel 11, stk. 6			Artikel 18
—			Artikel 19–35
Artikel 12, stk. 1 og 2, frem til "i artikel 3,"			Artikel 43, stk. 1
Artikel 12, stk. 2, den del af første punktum, der begynder med "og forelægger sin første rapport herom til Europa-Parlamentet"			Artikel 43, stk. 2
Artikel 12, stk. 3 og 4			—
Artikel 13			Artikel 44
—			Artikel 45
Artikel 13a			—
Artikel 14			Artikel 46
	Artikel 1		Artikel 1, stk. 1
	—		Artikel 1, stk. 2–4
	—		Artikel 2 og 3

	Artikel 2, stk. 1		Artikel 4, stk. 1
	—		
	Artikel 2, stk. 2		Artikel 4, stk. 3
	—		Artikel 5, stk. 1
	Artikel 2, stk. 3		Artikel 5, stk. 3
	Artikel 2, stk. 4		Artikel 5, stk. 2
	Artikel 2, stk. 5		Artikel 5, stk. 4
	Artikel 2, stk. 6		Artikel 5, stk. 5
			Artikel 5, stk. 5a
	Artikel 3–6		—
	Artikel 7		Artikel 7, stk. 1a, litra a)
	Artikel 7, stk. 2		Artikel 7, stk. 1a, litra c)
	Artikel 7, stk. 3, første punktum		—
	Artikel 7, stk. 3, andet og tredje punktum		—
	Artikel 7, stk. 4		Artikel 6, stk. 2a og 3
	Artikel 7, stk. 5 og 6		—
	Artikel 7, stk. 7		Artikel 6, stk. 1, andet afsnit, og artikel 6, stk. 4 og 5

	Artikel 7, stk. 8 og 9		—
	—		Artikel 6, stk. 6
	Artikel 8, stk. 1		Artikel 7, stk. 1
	—		Artikel 7, stk. 1, litra b), og artikel 7, stk. 1, andet afsnit, litra c) og d)
	Artikel 8, stk. 2		Artikel 7, stk. 2
			Artikel 7, stk. 2, sidste punktum
	Artikel 8, stk. 3		Artikel 7, stk. 3
	Artikel 8, stk. 4 og 5		—
	Artikel 8, stk. 6		Artikel 7, stk. 4
	Artikel 9		Artikel 7a
	Artikel 9a		Artikel 2a
	Artikel 9b		—
	Artikel 10		Artikel 7b
	—		Artikel 9b–18
	Artikel 11		Artikel 30
	Artikel 12, stk. 1		Artikel 25, stk. 1
	Artikel 12, stk. 2		Artikel 25, stk. 1
	Artikel 12, stk. 3		Artikel 25, stk. 3
	—		Artikel 25, stk. 4

	Artikel 12, stk. 4		Artikel 25, stk. 2
	—		Artikel 26–28
	Artikel 12, stk. 5		—
	Artikel 13, stk. 1		Artikel 9a, stk. 1
	—		
	Artikel 13, stk. 2		Artikel 9a, stk. 3
	Artikel 13, stk. 3		Artikel 9a, stk. 4
	—		Artikel 32a–34
	Artikel 14		Artikel 19, stk. 1
	Artikel 15, stk. 1		Artikel 19, stk. 2
	Artikel 15, stk. 3, litra f)		Artikel 19, stk. 3
	—		Artikel 19, stk. 5
	Artikel 15, stk. 2, litra a)		Artikel 20, stk. 1 og 2
	Artikel 15, stk. 2, litra b), første punktum		Artikel 20, stk. 2
	Artikel 15, stk. 2, litra b), andet punktum		Artikel 20, stk. 3
	Artikel 15, stk. 2, litra b), tredje punktum		Artikel 20, stk. 4
	Artikel 15, stk. 2, litra c)		—

	Artikel 15, stk. 2, litra d)		Artikel 20, stk. 6
	Artikel 15, stk. 2, litra e)		Artikel 20, stk. 5
	Artikel 15, stk. 2, litra f)		Artikel 19, stk. 6, og artikel 23
	Artikel 15, stk. 3, litra a)		Artikel 22, stk. 1
	—		Artikel 22, stk. 2, 3 og 5a
	Artikel 15, stk. 3, litra b)		Artikel 22, stk. 4
	Artikel 15, stk. 3, litra c)		Artikel 21, stk. 1
	—		Artikel 21, stk. 1a og 2
	Artikel 15, stk. 3, litra d)		Artikel 19, stk. 2
	Artikel 15, stk. 3, litra e)		Artikel 20, stk. 2, og artikel 22, stk. 1
	Artikel 15, stk. 3, litra f)		Artikel 22, stk. 5
	Artikel 15, stk. 4		Artikel 23
	Artikel 15a, stk. 1 og 3, første punktum		Artikel 35, stk. 1 og 4
	Artikel 15a, stk. 2		Artikel 35, stk. 2 og 4
	Artikel 15a, stk. 3, andet–fjerde punktum		Artikel 35, stk. 3
	—		Artikel 37–40

	Artikel 15a, stk. 3, femte punktum		—
	Artikel 16, stk. 1		Artikel 24, stk. 1
	Artikel 16, stk. 2		Artikel 24, stk. 2 og 3
	Artikel 16, stk. 3		Artikel 24, stk. 3
	Artikel 17		—
	Artikel 18, stk. 1		Artikel 41, stk. 1
	Artikel 18, stk. 2		Artikel 41, stk. 2
	Artikel 18, stk. 3		Artikel 41, stk. 3
	—		Artikel 42–45
	Artikel 19		Artikel 46
	Bilag I		—
	Bilag II		—
		Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1
		Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 1
		—	Artikel 1, stk. 2 og 3
		Artikel 1, stk. 3	Artikel 1, stk. 4
		—	Artikel 1, stk. 5 og 6, og artikel 2–25
		Artikel 1, stk. 4, og artikel 3	—
		Artikel 3 a	Artikel 32
		Artikel 4 og 5	—

		Artikel 6, stk. 1	Artikel 26, stk. 1
			Artikel 26, stk. 1a
		Artikel 6, stk. 2, første afsnit	Artikel 26, stk. 2
		—	Artikel 26, stk. 3
		Artikel 6, stk. 2, andet afsnit	Artikel 26, stk. 4
		—	Artikel 27, stk. 1
		Artikel 6, stk. 2, tredje afsnit, første punktum	Artikel 27, stk. 2
		Artikel 6, stk. 2, tredje afsnit, andet og tredje punktum	Artikel 27, stk. 3
		—	Artikel 27, stk. 4–7c
		Artikel 6, stk. 3	—
		Artikel 6, stk. 4	Artikel 27, stk. 8
		Artikel 6, stk. 5	Artikel 26, stk. 1a
		Artikel 6, stk. 6	Artikel 26, stk. 2, litra b)

		Artikel 6, stk. 7–9	Artikel 27, stk. 8
		—	Artikel 28–30
		Artikel 7, stk. 1	Artikel 33, stk. 1
		Artikel 7, stk. 2	Artikel 33, stk. 2
		Artikel 7, stk. 3	Artikel 33, stk. 3
			Artikel 33, stk. 4
		—	Artikel 34–45
		Artikel 8 og 10	—
		Artikel 11	Artikel 46

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om ændring af forordning (EU) 2018/1139 for så vidt angår kravene til lufttrafikstyring
og luftfartstjenester**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 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,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) [...]

(2) [...]

(3) [...]

- (4) [...]
- (5) [...]
- (6) [...]
- (7) [...]
- (8) [...]
- (9) [...]
- (10) [...]
- (11) [...]
- (12) [...]
- (13) [...]
- (14) [...]
- (15) [...]
- (16) [...]
- (17) [...]
- (18) [...]
- (19) [...]
- (20) [...]

- (20a) Med henblik på at optimere anvendelsen af reglerne om det fælles europæiske luftrum erstattes og ophæves forordning (EF) nr. 549/2004¹, (EF) nr. 550/2004² og (EF) nr. 551/2004³ af [det ændrede SES2+-forslag]. Det er derfor hensigtsmæssigt at ajourføre henvisningerne i forordning (EU) 2018/1139⁴ til disse tre forordninger.
- (20b) Det er også hensigtsmæssigt at indarbejde de krav, der er forbundet med certificering af luftfartstjenesteudøvere, og som tidligere var fastsat i forordning (EF) nr. 550/2004, i forordning (EU) 2018/1139 for at give mulighed for at forenkle rammebestemmelserne for certificering og en fælles certificeringsproces. Det er navnlig hensigtsmæssigt at fastsætte, at udøvere af lufttrafikstyring/luftfartstjenester (ATM/ANS) med henblik på at blive certificeret bør påvise tilstrækkelig finansiell soliditet og opnå en passende ansvars- og forsikringsdækning, overholde de gældende krav til ejerforhold og organisatorisk struktur og forvalte sikkerhedsrisici. De betingelser, der kan finde anvendelse på de udstedte certifikater, bør også præciseres.
- (20c) De væsentlige krav, der gælder for ATM/ANS og flyveledere, bør desuden suppleres med hensyn til de krav, der gælder for lufttrafikdatatjenester.

(21) Forordning (EU) 2018/1139 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ 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. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (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).

Artikel 1

I forordning (EU) 2018/1139 foretages følgende ændringer:

a1) I artikel 2¹ foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1, litra h), affattes således:

"udformning af luftrumsstrukturer i det fælles europæiske luftrum, uden at dette berører Europa-Parlamentets og Rådets forordning [det ændrede SES2+-forslag] og medlemsstaternes ansvar med hensyn til luftrummet under deres jurisdiktion."

(b) Stk. 5 affattes således:

"5. Med forbehold af nationale sikkerheds- og forsvarskrav og artikel [1, stk. 2], i [det ændrede SES2+-forslag] sørger medlemsstaterne for, at:

a) anlæg som omhandlet i nærværende artikels stk. 3, første afsnit, litra b), der er åbne for offentlig brug, og

b) ATM/ANS som omhandlet i nærværende artikels stk. 3, første afsnit, litra c), der leveres til lufttrafik, som forordning [det ændrede SES2+-forslag] finder anvendelse på,

giver et niveau af sikkerhed og interoperabilitet med civile systemer, der er lige så effektivt som det, der følger af anvendelsen af de væsentlige krav, der er fastsat i nærværende forordnings bilag VII og VIII."

¹ Formålet med ændringerne af denne artikel er at ajourføre henvisningerne i forordning (EU) 2018/1139.

1) Artikel 3, nr. 5), 33) og 34), affattes således:

"5) "ATM/ANS": lufttrafikstyring som defineret i artikel 2, nr. 9), i [det ændrede SES2+-forslag] og luftfartstjenester som defineret i artikel 2, nr. 4), i nævnte forordning samt de netfunktioner, der er omhandlet i artikel 26 i nævnte forordning, og tjenester, der består i dataindsamling og -bearbejdning og formatering og levering af data til almen lufttrafik med henblik på luftfart"

"33) "det fælles europæiske luftrum": luftrummet over det område, som traktaterne finder anvendelse på, og ethvert andet luftrum, hvor medlemsstaterne anvender forordning [det ændrede SES2+-forslag] i henhold til nævnte forordnings artikel 1, stk. 4"¹

"34) "kompetent national myndighed": et eller flere organer, der er udpeget af en medlemsstat, og som har fået tildelt de fornødne beføjelser og ansvaret for at udføre certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver i henhold til denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf."

1a) Artikel 40, stk. 1, affattes således:

"1. "Leveringen af ATM/ANS, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra g), skal foregå i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er fastsat i bilag VIII og i givet fald bilag VII.

Udøvere af ATM/ANS skal også:

- a) med henblik på at sikre en sikker og kontinuerlig levering af tjenester påvise tilstrækkelig finansiell soliditet og have opnået en passende ansvars- og forsikringsdækning under hensyntagen til deres retlige status og det disponible niveau for markedsbaseret forsikringsdækning
- b) overholde de gældende krav til ejerforhold og organisatorisk struktur med henblik på at forebygge interessekonflikter og sikre en ikkediskriminerende levering af tjenester og
- c) forvalte sikkerhedsrisici."

¹ Formålet med ændringerne af denne bestemmelse er at ajourføre henvisningerne i forordning (EU) 2018/1139.

1b) I artikel 41 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 2 affattes således:

"2. Certifikatet, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende overholder de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 43, og som er vedtaget for at sikre opfyldelse af de væsentlige krav, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, første afsnit, samt de krav, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, andet afsnit, litra a), b) og c)."

(b) Følgende tilføjes som stk. 3a:

"3a. Certifikatet, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, kan være underlagt objektivt begrundede, ikkediskriminerende, forholdsmæssige og gennemskuelige betingelser. Disse betingelser kan, hvor det er relevant, vedrøre:

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

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

c) forelæggelse af de oplysninger, der med rimelighed kan kræves med henblik på verificering af kravene i certifikatet i artikel 41, og

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

c) I stk. 4 foretages følgende ændringer:

"4. Certifikatet, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, kan begrænses, suspenderes eller tilbagekaldes, hvis indehaveren ikke længere opfylder de væsentlige krav, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, første afsnit, eller de krav, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, andet afsnit, litra a), b) og c), og reglerne og procedurerne for udstedelse og opretholdelse af et sådant certifikat, jf. de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 43, stk. 1, første afsnit, litra b)."

d) I stk. 5 foretages følgende ændringer:

"5. Uanset denne artikels stk. 1, og hvis dette er tilladt i medfør af de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 43, kan medlemsstaterne beslutte, at leverandører af flyveinformationstjenester kan afgive erklæring om, at de har kvalifikationer og midlerne til i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, første afsnit, og de krav, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, andet afsnit, litra a), b) og c), at påtage sig det ansvar, der er forbundet med leveringen af disse tjenester. I så fald underretter den pågældende medlemsstat Kommissionen, agenturet og de øvrige medlemsstater om sin beslutning herom."

1c) Artikel 43 affattes således:

"1. For at sikre ensartet gennemførelse og opfyldelse af de væsentlige krav, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, første afsnit, og de krav, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, andet afsnit, litra a), b) og c), vedrørende levering af ATM/ANS, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra g), vedtager Kommissionen, på grundlag af principperne i artikel 4 og med henblik på opfyldelse af målene i artikel 1, gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede bestemmelser vedrørende:

- a) de specifikke regler og procedurer for levering af ATM/ANS i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, første afsnit, og de krav, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, andet afsnit, litra a), b) og c), herunder udarbejdelse og gennemførelse af nødplanen i overensstemmelse med bilag VIII, punkt 5.1, litra f)
- b) reglerne og procedurerne for udstedelse, opretholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af de certifikater, der er omhandlet i artikel 41, stk. 1
- bb) de betingelser, der er omhandlet i artikel 41, stk. 3a

- c) de regler og procedurer, der gælder, når leverandører af flyveinformationstjenester afgiver den erklæring, der er omhandlet i artikel 41, stk. 5, og for de situationer, hvor det skal være tilladt at afgive sådanne erklæringer
- d) reglerne og procedurerne for udstedelse, opretholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af de certifikater, der er omhandlet i artikel 42, stk. 1, litra b), og for de situationer, hvor der skal kræves sådanne certifikater
- e) de regler og procedurer, der gælder, når organisationer afgiver den erklæring, der er omhandlet i artikel 42, stk. 1, litra a), og for de situationer, hvor der skal kræves sådanne erklæringer
- f) de beføjelser og det ansvar, der tildeles indehavere af certifikater som omhandlet i artikel 41, stk. 1, og artikel 42, stk. 1, litra b), og organisationer, der afgiver erklæring i henhold til artikel 41, stk. 5, og artikel 42, stk. 1, litra a).

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 127, stk. 3.

- 2. Reglerne i stk. 1 skal tage behørigt hensyn til ATM-masterplanen.
- 3. I forbindelse med vedtagelsen af disse gennemførelsesretsakter sikrer Kommissionen opfyldelse af de væsentlige krav, der er omhandlet i denne forordnings artikel 40, stk. 1, første afsnit, og de krav, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, andet afsnit, litra a), b) og c), og tager behørigt hensyn til internationale standarder og international anbefalet praksis, navnlig de standarder og den praksis, der er fastsat i bilag 2-4, 10, 11 og 15 til Chicagokonventionen."

2) Artikel 93 affattes således¹:

"Artikel 93

Gennemførelse af det fælles europæiske luftrum

På områder, hvor agenturet har den relevante ekspertise, yder det på anmodning Kommissionen teknisk bistand i forbindelse med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, navnlig ved at:

- a) foretage tekniske inspektioner, undersøgelser og analyser
- b) bidrage til gennemførelsen af en performanceordning for luftfartstjenester og netfunktioner i samarbejde med det præstationsvurderingsorgan, der er omhandlet i artikel [9b] i [det ændrede SES2+-forslag], på områder, der er omfattet af denne forordning
- c) bidrage til gennemførelsen af ATM-masterplanen, herunder udvikling og iværksættelse af SESAR-programmet."

¹ Formålet med ændringerne af denne artikel er at ajourføre henvisningerne i forordning (EU) 2018/1139.

- 3) [...]
- 4) [...]
- 5) [...]
- 6) [...]
- 7) [...]
- 8) [...]
- 9) [...]
- 10) [...]
- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) [...]
- 14) [...]
- 15) [...]
- 16) [...]
- 17) [...]
- 18) [...]
- 19) [...]
- 20) [...]

21) I bilag VIII foretages følgende ændringer:

a) Følgende indsættes som punkt 2.3a:

"2.3a. Lufttrafikdatatjenester

2.3a.1. De lufttrafikdata, der indsamles, skal være af tilstrækkelig god kvalitet, fyldestgørende, aktuelle, fra en legitim kilde og leveres rettidigt.

2.3a.2. Lufttrafikdatatjenester skal opnå og vedligeholde et tilstrækkeligt præstationsniveau for så vidt angår deres tilgængelighed, integritet, kontinuitet og rettidighed for at opfylde brugerens behov.

2.3a.3. De systemer og værktøjer, der stiller lufttrafikdatatjenester til rådighed, skal udformes, fremstilles og vedligeholdes på en sådan måde, at de er velegnede til deres tilsigtede formål.

2.3a.4. Videregivelsen af disse data skal foregå rettidigt og under anvendelse af tilstrækkeligt pålidelige og hurtige kommunikationsmidler, som er beskyttet mod bevidst og ubevidst interferens og dataforurening."

b) Punkt 2.8 affattes således¹:

"2.8. Luftrumsstyring

Udpegelsen af særlige dele af luftrummet til en bestemt udnyttelse skal overvåges, koordineres og videreformidles rettidigt for at reducere risikoen for manglende afstand mellem luftfartøjer under alle omstændigheder. Under hensyntagen til organisationen af de militære aktiviteter og dermed forbundne aspekter, der henhører under medlemsstaternes ansvarsområde, skal luftrumsstyring også støtte en ensartet anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet som beskrevet af ICAO og gennemført i medfør af forordning [det ændrede SES2+-forslag] med henblik på at lette luftrumsstyringen og lufttrafikstyringen som led i den fælles transportpolitik."

¹ Formålet med ændringerne af dette punkt i bilaget er at ajourføre henvisningerne i forordning (EU) 2018/1139.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
