



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 4 juni 2021
(OR. en)

9490/21

Interinstitutionella ärenden:
2020/0264 (COD)
2013/0186 (COD)

AVIATION 148
CODEC 832
IA 110

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	ST 9162/21 + ADD 1-4 +AD1CO1
Komm. dok. nr:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/21 + COR 1, ST 11020/20
Ärende:	Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2018/1139 vad gäller förmågan hos Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet att agera som organ för prestationsgranskning för det gemensamma europeiska luftrummet - Allmän riktlinje (3 juni 2021)

För delegationerna bifogas rådets allmänna riktlinje vad gäller ovanstående förslag, som antogs av rådet vid dess 3798:e möte den 3 juni 2021.

↓ 549/2004 (anpassad)

2013/0186 (COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget ☒ om Europeiska unionens funktionssätt ☒ ~~om upprättandet av~~
~~Europeiska gemenskapen~~, särskilt artikel ~~80.2~~ ☒ 100.2 ☒,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

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

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

↓ ny

(1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004¹, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004² och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004³ har ändrats väsentligt. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör de förordningarna av tydlighetsskäl omarbetas.

↓ 549/2004 skäl 1 (anpassad)

~~Genomförandet av den gemensamma transportpolitiken kräver ett effektivt system som möjliggör en säker och regelbunden luftfart och därmed underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.~~

↓ 549/2004 skäl 2 (anpassad)

~~Vid sitt extra möte i Lissabon den 23-24 mars 2000 uppmanade Europeiska rådet kommissionen att lägga fram förslag om luftrumspanering, flygkontrolltjänst och flödesplanering på grundval av arbetet i kommissionens högnivågrupp för ett gemensamt europeiskt luftrum. Denna grupp, som huvudsakligen bestod av civila och militära luftfartsmyndigheter i medlemsstaterna, lade fram sin rapport i november 2000.~~

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1).

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20).

↓ 1070/2009 skäl 2 (anpassad)

⇒ ny

- (2) Genom Europaparlamentets och rådets antagande av det första lagstiftningspaketet om det gemensamma europeiska luftrummet, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning"), förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster"), förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet") och förordning (EG) nr 552/2004¹ av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet") fastställdes en stabil rättslig grund för ett sammanhängande, driftskompatibelt och säkert system för flygledningstjänsten.
- ⇒ Antagandet av det andra paketet, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009², stärkte det initiativ som tagits för att inrätta ett gemensamt europeiskt luftrum ytterligare genom införandet av koncepten prestationssystem och nätverksförvaltare i syfte att ytterligare förbättra prestandan i det europeiska ATM-nätet. Förordning (EG) nr 552/2004 har upphävt genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139³, eftersom de regler som är nödvändiga för driftskompatibilitet hos ATM-system, ATM-komponenter och ATM-förfaranden har införlivats i den förordningen. ⇐

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 26).

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet (EUT L 300, 14.11.2009, s. 34).

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018 s. 1).

↓ ny

↻ Rådet

- (3) För att ta hänsyn till de ändringar som införs i förordning (EU) 2018/1139 är det nödvändigt att anpassa innehållet i den här förordningen till innehållet i förordning (EU) 2018/1139  och parallellt att ändra den sistnämnda förordningen .
-

↓ 550/2004 skäl 3 (anpassad)

~~I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 ("ramförordning")¹ fastställs ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 551/2004 skäl 4 (anpassad)

~~I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 ("ramförordning")² fastställs ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 551/2004 skäl 5 (anpassad)

↻ Rådet

- (4) Enligt artikel 1 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart erkänner de fördragsslutande staterna att varje stat har fullständig och exklusiv suveränitet i luftrummet över sitt territorium. Det är inom ramen för denna suveränitet som ~~gemenskapens~~  unionens  medlemsstater, om inte annat följer av tillämpliga internationella konventioner, verkställer myndighetsutövning genom kontroll av flygtrafik.

 (4a) Denna förordning bör inte påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt Chicagokonventionen. 

¹ ~~Se sidan 1 i detta nummer av EUT.~~

² ~~Se sidan 1 i detta nummer av EUT.~~

↓ 1070/2009 skäl 1

⇒ Rådet

- (5) Genomförandet av den gemensamma transportpolitiken kräver ett effektivt lufttransportsystem som möjliggör en säker, regelbunden och hållbar luftfart med optimal
- ⇒ användning av luftrummet och ☹ kapacitet ⇒ , vilket bidrar till en hållbar luftfart ☹ och därmed underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.
-

↓ 1070/2009 skäl 37 (anpassad)

⇒ ny

- (6) Om man samtidigt vill höja standarderna för flygtrafiksäkerheten och förbättra den allmänna
- ⊗ prestandan för ⊗ ~~kvaliteten på~~ flygledningstjänster ⊗ (ATM) ⊗ och flygtrafiktjänster ⊗ (ANS) ⊗ för allmän flygtrafik i Europa måste hänsyn tas till den mänskliga faktorn. Medlemsstaterna bör därför ~~överväga att införa~~ ⇒ upprätthålla ⇐ principerna om en "rättvissekultur". ⇒ Yttrandena och rekommendationerna från expertgruppen för den mänskliga dimensionen¹ i det gemensamma europeiska luftrummet bör övervägas och beaktas. ⇐
-

↓ ny

⇒ Rådet

- (7) Förbättringar av miljöprestanda för ATM bidrar också ⇒ [...] ☹ till uppnåendet av målen i Parisavtalet ⇒ [...] ☹ ⇒ , ☹ i kommissionens ⇒ meddelande om den ☹ europeiska gröna giv ⇒ en ☹ , ⇒ rådets slutsatser om kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet samt i den digitala agendan för Europa, ☹ särskilt genom minskningen av utsläpp från luftfarten.

¹ C(2017) 7518 final.

☞ (7a) Luftrummet är en gemensam resurs för alla kategorier av användare som måste användas flexibelt av alla dessa, varvid rättvisa och insyn säkerställs samtidigt som hänsyn tas till säkerhets- och försvarsbehoven hos medlemsstaterna och deras åtaganden i internationella organisationer. ☹

↓ 549/2004 skäl 6 (anpassad)

☞ Rådet

(8) ☞ (8) ☹ Medlemsstaterna ☒ antog 2004 ☒ ~~har antagit~~ ett gemensamt uttalande om militära frågor i samband med det gemensamma europeiska luftrummet ☞ ¹ ☹ ☞, vilket de har upprepat ☹². Enligt detta uttalande bör medlemsstaterna särskilt främja civilt och militärt samarbete och, om och i den mån alla berörda medlemsstater anser det nödvändigt, underlätta samarbetet mellan sina väpnade styrkor i alla ärenden som gäller flygledningstjänst.

↓ 549/2004 skäl 3

~~För ett väl fungerande system för luftfart krävs flygtrafiktjänster med en enhetlig, hög säkerhetsnivå som möjliggör en optimal användning av det europeiska luftrummet och en enhetlig, hög flygsäkerhetsnivå, i linje med de allmännyttiga uppgifter, inbegripet skyldigheter mot allmänheten, som åligger flygtrafiktjänsterna. Mycket höga krav bör därför ställas på ansvarsmedvetande och kompetens i samband med utövandet av dessa uppgifter.~~

↓ 549/2004 skäl 4

~~Det gemensamma europeiska luftrumsinitiativet bör utvecklas i överensstämmelse med de skyldigheter som gemenskapens och dess medlemsstaters medlemskap i Eurocontrol medför, och i enlighet med de principer som fastställs i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart.~~

¹ ☞ Se EUT L 96, 31.3.2004, s. 9. ☹

² Se sidan 9 i detta nummer av EUT.

↓ 549/2004 skäl 5 (anpassad)

☞ Rådet

- (9) Beslut som rör innehållet, omfattning eller villkoren för genomförandet av militära operationer och militära övningar faller inte under ~~gemenskapens behörighet~~ ☒ unionens behörighet enligt artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ☒.

☞ (9a) Medlemsstaterna får, tillsammans med tredjeländer när så är relevant, inrätta funktionella luftrumsblock för att utveckla bättre samarbete och samordning i syfte att förbättra prestandan hos nätet för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet och minska miljöpåverkan. ☞

↓ 549/2004 skäl 23 (anpassad)

~~En överenskommelse om utökat samarbete i fråga om användningen av flygplatsen i Gibraltar träffades i London den 2 december 1987 mellan Konungariket Spanien och Förenade kungariket genom en gemensam förklaring från de båda ländernas utrikesministrar. Denna överenskommelse fungerar ännu inte i praktiken.~~

↓ 550/2004 skäl 1

~~Medlemsstaterna har i varierande utsträckning omstrukturerat sina nationella leverantörer av flygtrafiktjänster genom att öka deras självständighet och frihet att tillhandahålla tjänster. Det blir allt nödvändigare att se till att kraven på en lägsta nivå för att tillvarata allmänintresset tillgodoses i denna nya miljö.~~

↓ 550/2004 skäl 4

~~För att inrätta det gemensamma europeiska luftrummet bör bestämmelser som garanterar ett säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster antas vilka skall överensstämma med den organisation och användning av luftrummet som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")¹. Införandet av en harmoniserad organisation för tillhandahållande av sådana tjänster är viktigt för att kraven från luftrumets användare skall kunna tillgodoses i tillräcklig utsträckning och för en säker och effektiv reglering av flygtrafiken.~~

↓ 551/2004 skäl 1

~~Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum kräver ett harmoniserat tillvägagångssätt för att reglera luftrumets organisation och användning.~~

↓ 551/2004 skäl 2 (anpassad)

~~I rapporten från högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum, i november 2000, anses det att luftrummet bör utformas, regleras och förvaltas strategiskt på europeisk basis.~~

↓ 551/2004 skäl 3 (anpassad)

~~I kommissionens meddelande av den 30 november 2001 om skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum uppmanas till en strukturell reform för att möjliggöra skapandet av det gemensamma europeiska luftrummet genom en stegvis mer integrerad förvaltning av luftrummet och utveckling av nya koncept och förfaranden för flygledningstjänst.~~

¹ Se sidan 20 i detta nummer av EUT.

↓ 551/2004 skäl 6

~~Luftrummet är en gemensam resurs för alla användarkategorier som bör användas flexibelt av alla dessa kategorier för att säkerställa rättvisa och öppenhet, samtidigt som medlemsstaternas behov i fråga om säkerhet och försvar och deras åtaganden i internationella organisationer beaktas.~~

↓ 551/2004 skäl 7

~~En effektiv luftrumsplanering är grundläggande för att öka kapaciteten hos flygtrafikledningssystemet, ge optimal respons på olika användarkrav och uppnå den mest flexibla användningen av luftrummet.~~

↓ 549/2004 skäl 8

~~Av alla dessa skäl och för att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta ett större antal stater i Europa bör gemenskapen, med beaktande av den utveckling som sker inom Eurocontrol, fastställa gemensamma mål och ett åtgärdsprogram för att mobilisera gemenskapens, medlemsstaternas och de olika ekonomiska aktörernas insatser i syfte att inrätta ett mer integrerat luftrum: det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 549/2004 skäl 24

~~Eftersom målet för denna förordning, nämligen inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, och därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, med möjlighet till tillämpningsföreskrifter där särskilda lokala förhållanden beaktas, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.~~

↓ 549/2004 skäl 9

När medlemsstaterna ingriper för att säkerställa att gemenskapsbestämmelser efterlevs bör de myndigheter som utför efterlevnadskontroller vara i tillräcklig mån oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster.

↓ 549/2004 skäl 10

Flygtrafiktjänster, särskilt flygtrafikledningstjänster som är jämförbara med en offentlig myndighet, kräver en funktionell eller strukturell åtskillnad, och är juridiskt sett mycket olikartat organiserade i de olika medlemsstaterna.

↓ 549/2004 skäl 11

När det krävs oberoende revisioner av leverantörer av flygtrafiktjänster bör inspektioner som genomförs av officiella revisionsmyndigheter i de medlemsstater där den offentliga förvaltningen tillhandahåller sådana tjänster eller av ett offentligt organ som kontrolleras av ovannämnda myndigheter erkännas som oberoende, vare sig de revisionsrapporter som utarbetas offentliggörs eller inte.

↓ 1070/2009 skäl 9 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

- (10) ⇒ Medlemsstaterna bör utse en nationell tillsynsmyndighet som ska åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt denna förordning. ⚬ För att säkerställa en enhetlig och välgrundad tillsyn över tjänsteleverantörer i hela Europa bör de nationella tillsynsmyndigheterna garanteras tillräckligt oberoende och tillräckliga resurser. ⇒ I synnerhet bör finansieringen av dessa myndigheter garanteras deras oberoende och bör göra det möjligt för dem att verka i enlighet med principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet. Personalen vid de nationella tillsynsmyndigheterna bör agera oberoende, särskilt genom att undvika intressekonflikter mellan tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och utförandet av sina arbetsuppgifter. ⚬ Detta ⇒ [...] ⚬ bör inte hindra ⇒ [...] ⚬ ⇒ en nationell tillsynsmyndighet ⚬ från att ⇒ vara en del av en regleringsmyndighet som har behörighet för flera reglerade sektorer om den regleringsmyndigheten uppfyller kraven avseende oberoende, eller från att vara organisatoriskt ansluten till ⇒ i synnerhet den ⚬ ⇒ [...] ⚬ nationella ⇒ [...] ⚬ ⇒ behöriga myndighet som utsetts enligt förordning (EU) 2018/1139 eller den nationella konkurrensmyndigheten ⚬ . ⇐ ~~från att utföra sina uppgifter inom administrativa ramar.~~
-

↓ ny

⇒ Rådet

- (11) ⇒ [...] ⚬

↓ 1070/2009 skäl 10

⇒ ny

- (12) Nationella tillsynsmyndigheter spelar en avgörande roll vid genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, och ~~kommissionen~~ ⇒ de ⇐ bör därför ~~underlätta samarbete mellan dem~~ ⇒ samarbeta med varandra ⇐ så att de kan utbyta ⇒ information om sitt arbete och sina principer för beslutsfattande, sin ⇐ bästa praxis ⇒ och sina förfaranden, även med avseende på tillämpningen av den här förordningen, ⇐ och utveckla ett gemensamt angreppssätt, inklusive genom närmare samarbete på regional nivå. Detta samarbete bör ske regelbundet.
-

↓ 550/2004 skäl 6

~~Medlemsstaterna är ansvariga för övervakningen av ett säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster och kontrollen av att leverantörer av flygtrafiktjänster följer de gemensamma bestämmelser som har fastställts på gemenskapsnivå.~~

↓ 550/2004 skäl 7

~~Medlemsstaterna bör tillåtas att överlämna åt erkända organisationer med fackmässig erfarenhet att kontrollera att leverantörer av flygtrafiktjänster uppfyller de gemensamma bestämmelser som har fastställts på gemenskapsnivå.~~

↓ 549/2004 skäl 17 (anpassad)

~~Arbetsmarknadens parter bör på lämpligt sätt informeras och rådfrågas om alla åtgärder som har stor samhälls­lig betydelse. Samråd bör också ske med den branschvisa dialogkommitté som inrättats genom kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen med arbetsmarknadens parter på europeisk nivå¹.~~

↓ ny

↻ Rådet

(13) ↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ (14) En leverantör av flygtrafiktjänster bör kunna erbjuda tjänster i unionen på ett icke-diskriminerande sätt om den innehar ett certifikat eller en deklARATION enligt artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139.

¹ ~~EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.~~

(14a) Enligt artikel 2.3 c i förordning (EU) 2018/1139 ska den förordningen, inbegripet de krav på certifikat som fastställs i artikel 41, inte tillämpas på flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som tillhandahålls eller tillgängliggörs av militären. I enlighet därmed bör medlemsstaterna även ha rätt att tillåta tillhandahållande av sådana flygtrafiktjänster i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för utan certifiering och/eller tillämpning av alla eller delar av denna förordning. I sådana fall kan medlemsstaterna i fråga mer specifikt utse de berörda militära tjänsteleverantörerna för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst eller flygvädertjänst i enlighet med denna förordning.

(14b) Denna förordning kräver inte certifiering av signaler från globala system för satellitnavigering (GNSS). ☹

(15) Det bör inte förekomma någon diskriminering mellan luftrumets användare när det gäller tillhandahållande av likvärdiga flygtrafiktjänster.

(16) Flygtrafikledningstjänster ➡ [...] ☹ ➡ bör tillhandahållas ☹ med ensamrätt ➡ [...] ☹ ➡ De som tillhandahåller sådana tjänster ☹ bör omfattas av krav på utnämning och ➡ [...] ☹ allmänintresse ➡ med avseende på i synnerhet nationell säkerhet och försvar samt på var deras huvudsakliga verksamhetsort är belägen samt deras ägande. I detta avseende bör beaktas att tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster, i enlighet med denna förordning, är kopplat till utövandet hos en offentlig myndighet av befogenheter som inte är av ekonomisk art och fördragsregler om konkurrens därför inte bör tillämpas på dessa.

(16a) Medlemsstaterna bör säkerställa att utnämningen av en leverantör av flygtrafikledningstjänster inte hindras av den nationella lagstiftningen särskilt på grund av att den berörda tjänsteleverantören har sin huvudsakliga verksamhetsort i en annan medlemsstat eller ägs av medborgare i den medlemsstaten ifall tillämpningen av sådan nationell lagstiftning innebär en inskränkning av friheten att tillhandahålla tjänster eller etableringsfriheten, vilket bör bedömas från fall till fall mot bakgrund av alla relevanta förhållanden.

(16b) Medlemsstaterna bör på grundval av sina analyser av flygsäkerhetsöverväganden kunna utse en eller flera leverantörer av flygvädertjänst med ensamrätt med avseende på hela eller delar av det luftrum som ingår i deras ansvarsområde utan att behöva anordna en anbudsinfordran.

(16c) Samarbetet mellan leverantörer av flygtrafiktjänster är ett viktigt verktyg för att förbättra det europeiska ATM-systemets övergripande prestanda och bör uppmuntras. ☞

(17) ☞ [...] ☞ Medlemsstaterna får på grundval av sina analyser av flygsäkerhetsöverväganden ge leverantörer ☞ av flygtrafikledningstjänster eller flygplatsoperatörer ☞ eller en grupp av flygplatsoperatörer tillåtelse ☞ [...] ☞ till upphandling ☞ [...] ☞ av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst (CNS), flygbriefingtjänst (AIS), datatjänster för flygledningstjänst (ADS), flygvädertjänst (MET) ☞, såvida inte en enskild leverantör av flygvädertjänst har utnämnts av den berörda medlemsstaten, ☞ eller flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon ☞ [...] ☞ ☞ för flygplats- och inflygningskontroll ☞. Möjligheten att använda sig av sådan upphandling ☞ [...] ☞ ☞ kan ☞ möjliggöra större flexibilitet och främja innovation i fråga om tjänster, utan att det påverkar ☞ säkerheten och ☞ [...] ☞ särskilda behov ☞, inbegripet militärens, ☞ avseende konfidentialitet, driftskompatibilitet, systemresiliens, dataåtkomst och ATM-skydd.

(18) Om ☞ flygvädertjänst eller ☞ flygtrafikledningstjänster ☞ [...] ☞ ☞ för flygplats- och inflygningskontroll ☞ upphandlas bör de inte omfattas av det ☞ [...] ☞ ☞ prestations ☞ system som fastställs i den här förordningen ☞ [...] ☞.

(19) ☞ [...] ☞

(20) I tillämpliga fall bör upphandlingen av flygtrafiktjänster genomföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU¹ ☞ [...] ☞ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU² ☞ [...] ☞ ☞, såvida inte annat föreskrivs i denna förordning, och i enlighet med principerna om likabehandling, icke-diskriminering och öppenhet samt de tillämpliga bestämmelserna i fördraget, i synnerhet fördragsreglerna om friheten att tillhandahålla tjänster och etableringsfriheten ☞.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243)..

(21) Flygledning avseende obemannade luftfartyg kräver tillgång till gemensamma informationstjänster ➡ – CIS ☹ . För att begränsa kostnaderna för sådan flygledning bör priserna för ➡ [...] ☹ ➡ CIS som tillhandahålls med ensamrätt ☹ baseras på kostnader och ett rimligt vinstpåslag och godkännas av nationella tillsynsmyndigheter. För att tjänsten ska kunna tillhandahållas bör ➡ [...] ☹ ➡ uppgifter göras tillgängliga för CIS-leverantörerna på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor ☹ .

➡ (21a) Tillgång till relevanta operativa data när det gäller allmän flygtrafik är avgörande för att möjliggöra ett flexibelt tillhandahållande av datatjänster för flygledningstjänster, på gränsöverskridande och unionsomfattande basis. Därför bör sådana data göras tillgängliga för berörda intressenter på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor. Snabb spridning av korrekta uppgifter, även om situationen i luftrummet och om särskilda trafiksituationer, till civila och militära flygtrafikledare har en direkt inverkan på verksamhetens säkerhet och effektivitet, inbegripet på flygningarnas miljöeffektivitet. Snabb tillgång till aktuell information om situationen i luftrummet är avgörande för alla intressenter som vill utnyttja de luftrumsstrukturer som ställts till förfogande när de lägger upp eller ändrar sina färdplaner. ☹

(22) Prestations- och avgiftssystemen ➡ bör säkerställa en effektiv, hållbar och konstant drift av det europeiska ATM-systemet och ☹ är ➡ även ☹ avsedda att göra flygtrafiktjänster som tillhandahålls på andra villkor än marknadsvillkor mer kostnadseffektiva och främja bättre tjänstekvalitet ➡ [...] ☹ ➡ . Därför bör de ☹ inbegripa relevanta och lämpliga incitament. Mot bakgrund av detta mål bör prestations ➡ [...] ☹ ➡ systemet ☹ inte omfatta tjänster ➡ [...] ☹ ➡ som upphandlas enligt denna förordning. Prestationssystemet bör omfatta alla flygtrafiktjänster som en utnämnd leverantör av flygtrafikledningstjänster tillhandahåller eller upphandlar från andra tjänsteleverantörer, inbegripet när den tjänsteleverantören tillhandahåller flygtrafiktjänster och flygtrafikledningstjänster ☹ .

➡ (22a) Ett organ för prestationsgranskning får utses för rådgivning och stöd till kommissionen och de nationella tillsynsmyndigheterna vid genomförandet av prestations- och avgiftssystemen. ☹

(23) ➡ [...] ☹

(24) ➡ [...] Ⓒ

(25) Med tanke på de gränsöverskridande element och nätverkselement som ingår i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster under väg ➡ [...] Ⓒ ➡ bör Ⓒ prestanda ➡ [...] Ⓒ bedömas i förhållande till unionsomfattande prestationsmål ➡ [...] Ⓒ.

➡ (25a) Medlemsstaterna och deras nationella tillsynsmyndigheter bör, Ⓒ med tanke på deras kännedom om de lokala förhållandena ➡ ansvara för utarbetande och antagande av utkastens prestationsplaner och prestationsmål. Dessa planer bör i synnerhet baseras på bidrag från den/de utnämnda leverantören/leverantörerna av flygtrafikledningstjänster vad gäller alla de flygtrafiktjänster dessa tjänsteleverantörer tillhandahåller eller upphandlar. Kommissionen bör ansvara för bedömningen av dessa planer. De nationella tillsynsmyndigheterna bör också ansvara för övervakning av prestandan hos leverantörer av flygtrafikledningstjänster samt, i tillämpliga fall, för vidtagande av korrigeringsåtgärder. Ⓒ

(26) Utkast till prestationsplaner ➡ [...] Ⓒ ➡ bör innehålla Ⓒ under väg ➡ [...] Ⓒ ➡ - prestationsmål som Ⓒ bör vara förenliga med ➡ [...] Ⓒ unionsomfattande prestationsmål ➡ och terminalprestationsmål inom nyckelprestationsområden som miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, samtidigt som lokala förhållanden och det ömsesidiga beroendet mellan nyckelprestationsområden och säkerhet beaktas, Ⓒ och överensstämmer med vissa kvalitativa kriterier, för att i möjligaste mån säkerställa att målen verkligen uppnås. ➡ [...] Ⓒ

(27) Nätverk ➡ ets Ⓒ ➡ [...] Ⓒ prestationer bör omfattas av ➡ specifika Ⓒ kriterier ➡ [...] Ⓒ, med beaktande av ➡ [...] Ⓒ ➡ nätverkets Ⓒ funktioners särskilda karaktär. Nätverk ➡ et Ⓒ ➡ [...] Ⓒ bör omfattas av prestationsmål inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.

- (28) Avgiftssystemet bör bygga på principen att luftrumets användare bör betala för de kostnader som uppstår för tillhandahållandet av de [...] tjänster som görs tillgängliga för dem eller som är till gagn för dem som inte täcks på annat sätt [...]. De kostnader som uppstår i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster av medlemsstaternas nationella myndigheter, inbegripet de nationella behöriga myndigheterna och de nationella tillsynsmyndigheterna samt Eurocontrol, liksom nätverksförvaltaren [...] får inkluderas i de fastställda kostnader som kan debiteras luftrumets användare. Avgifterna bör främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet samt uppnå prestationsmålen, och de bör [...] stödja en minskning av luftfartens miljöpåverkan.
- (29) [...] Medlemsstaterna bör ha rätt att föreskriva [...] en anpassning av [...] avgifterna för att förbättra miljöprestanda och tjänstekvalitet, särskilt genom ökad användning av hållbara alternativa bränslen, ökad kapacitet och minskade förseningar, samtidigt som en optimal säkerhetsnivå upprätthålls [...]. Kommissionen bör göra en genomförbarhetsstudie om den inverkan som anpassningen av avgifterna har på flygtrafiken och på berörda parter, samt om hur anpassningen bidrar till uppnåendet av det gemensamma europeiska luftrumets mål.
- (30) [...]
- (30a) Mekanismer såsom förlängning eller tillfälligt upphävande av en pågående referensperiod eller anpassning av prestationsmål under en referensperiod bör fastställas för att hantera oförutsebara och betydande händelser som har en väsentlig inverkan på genomförandet av prestations- och avgiftssystemen, om en betydande avvikelse från trafikprognoser kan iakttas.
- (30b) Utan att det påverkar tillämpningen av förfarandet i artikel 258 i EUF-fördraget bör kommissionen granska hur medlemsstaterna efterlever de krav som fastställs enligt prestations- och avgiftssystemen och får vid behov avge ett yttrande om huruvida dessa krav har efterlevts.
- (31) Det bör införas bestämmelser om insyn i räkenskaper för leverantörer av flygtrafiktjänster, som ett sätt att förhindra korssubventionering och därav följande snedvridningar.

(32) ➔ [...] ➔ ➔ Nätverks ➔ funktioner ➔ na ➔ bör bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och stödja uppnåendet av unionsomfattande prestationsmål. De bör ➔ [...] ➔ ➔ underlätta ➔ en hållbar, effektiv och miljömässigt optimal användning av luftrum och av knappa resurser, återspegla de operativa behoven vid utbyggnaden av infrastrukturen för det europeiska ATM-nätet och tillhandahålla stöd i händelse av nätverkskriser.

➔ (32a) ➔ ➔ Ett antal ➔ ➔ nätverksfunktioner såsom flödesplanering måste samordnas centralt av ett enda organ till stöd för åtgärder som vidtas av medlemsstaterna och relevanta operativa berörda parter. Därför bör ett antal ➔ ➔ uppgifter som bidrar till verkställandet av dessa funktioner ➔ [...] ➔ utföras av en nätverksförvaltare, vars verksamhet bör involvera alla berörda operativa intressenter. ➔ ➔ Nätverksförvaltarens särskilda uppgifter bör fastställas i denna förordning. Nätverksförvaltaren bör utses av kommissionen. Kommissionen bör, med tanke på Eurocontrols omfattande expertis på luftfartsområdet, utse denna organisation eller ett annat opartiskt och behörigt organ till att utföra dessa uppgifter. ➔

(33) ☞ [...] ☞ Operativa berörda parter, som måste genomföra nätverksfunktionerna på lokal och operativ nivå, samt medlemsstaterna bör till fullo involveras i genomförandet av dessa funktioner och i beslutsprocessen. I enlighet med detta bör nätverksförvaltaren vidta åtgärder genom gemensamt beslutsfattande, i synnerhet på grundval av samråd med operativa berörda parter och medlemsstaterna samt detaljerade samarbetsavtal och verksamhetsförfaranden. I en sådan ☞ process ☞ [...] ☞ för gemensamt beslutsfattande ☞ [...] ☞ bör nätverkets intresse ha företräde ☞ [...] ☞ i den mån det är möjligt, utan att det påverkar säkerhets- och försvarsbehov, och processen bör vara sådan att frågor löses och konsensus nås där så är möjligt. I syfte att säkerställa lämplig styrning av verkställandet av nätverksfunktionerna bör dessutom en nätverksstyrelse inrättas, varvid det bör säkerställas att intressena för samtliga aktörer som deltar i genomförandet av dessa funktioner är lämpligt företrädda. Utan att det påverkar samrådet med nätverksstyrelsen om regleringsbeslut eller strategiska beslut såsom godkännandet av den strategiska planen för nätverket, bör de åtgärder som antas genom ☞ ☞ [...] ☞ gemensamt beslutsfattande ☞ [...] ☞ och av nätverksstyrelsen vara av operativ eller teknisk art och säkerställa nätverkets löpande drift i enlighet med målen för denna förordning. Nätverksförvaltarens och nätverksstyrelsens beslutsbefogenheter samt tillämpningsområdet för ☞ processen för gemensamt beslutsfattande bör ☞ [...] ☞ vara tydligt definierade. Akter som antas inom ramen för ☞ ☞ [...] ☞ nätverksfunktionerna bör vid behov bli föremål för rättslig prövning i enlighet med villkoren i fördraget. ☞

(34) ☞ [...] ☞

↓ 1070/2009 skäl 11 (anpassad)

~~De villkor som är förenade med certifikat bör vara objektiva berättigade, icke-diskriminerande, proportionerliga och öppna för insyn samt följa relevanta internationella standarder.~~

↓ 550/2004 skäl 2 (anpassad)

~~I rapporten från högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum, i november 2000, bekräftas behovet av bestämmelser på gemenskapsnivå som gör det möjligt att skilja mellan reglering och tillhandahållande av tjänster och att införa ett certifieringssystem för att tillvarata allmänintresset, i synnerhet i fråga om flygsäkerhet, samt förbättra avgiftssystemet.~~

↓ 550/2004 skäl 10

~~Samtidigt som kontinuiteten för tillhandahållande av tjänster garanteras bör det inrättas ett gemensamt system för certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster som ett sätt att fastställa rättigheter och skyldigheter för leverantörer av flygtrafiktjänster och regelbundet övervaka att dessa krav uppfylls.~~

↓ 550/2004 skäl 12

~~Certifikaten bör erkännas ömsesidigt av samtliga medlemsstater för att göra det möjligt för leverantörer av flygtrafiktjänster att tillhandahålla tjänster i en annan medlemsstat än den där de har erhållit sina certifikat, inom de gränser som flygsäkerheten kräver.~~

↓ 550/2004 skäl 14

~~Certifieringssystemet bör, för att underlätta en säker flygtrafik över medlemsstaternas gränser till nytta för luftrummet användare och deras passagerare, tillhandahålla en ram som gör det möjligt för medlemsstaterna att utnämna leverantörer av flygtrafikledningstjänster, oavsett var de har certifierats.~~

↓ 550/2004 skäl 5

~~Tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i enlighet med denna förordning är kopplat till utövandet hos en offentlig myndighet av befogenheter som inte är av en sådan ekonomisk art att de motiverar att fördragets konkurrensregler tillämpas.~~

↓ 550/2004 skäl 13

~~Tillhandahållande av tjänster för kommunikation, navigation, flygtrafik och övervakning samt flygbriefingtjänst för luftfarten bör organiseras på marknadsvillkor med beaktande av de särdrag som betecknar sådana tjänster och med upprätthållande av en hög flygsäkerhetsnivå.~~

↓ 550/2004 skäl 15

~~Medlemsstaterna bör på grundval av sina analyser av flygsäkerhetsöverväganden kunna utse en eller flera leverantörer av flygvärdertjänster med avseende på hela eller delar av det luftrum som ingår i deras ansvarsområde utan att behöva anordna en anbudsinfordran.~~

↓ 550/2004 skäl 19

~~Villkoren i fråga om avgifter som gäller för luftrumets användare bör vara rättvisa och öppna för insyn.~~

↓ 550/2004 skäl 20

~~Användaravgifterna bör utgöra ersättning för de hjälpmedel och tjänster som leverantörerna av flygtrafiktjänster och medlemsstaterna tillhandahåller. Storleken på användaravgifterna bör vara proportionella mot kostnaderna, med beaktande av målen för flygsäkerhet och ekonomisk effektivitet.~~

↓ 550/2004 skäl 21

~~Det bör inte förekomma någon diskriminering mellan luftrumets användare när det gäller tillhandahållande av likvärdiga flygtrafiktjänster.~~

↓ 550/2004 skäl 22

~~Leverantörerna av flygtrafiktjänster erbjuder ett visst antal hjälpmedel och tjänster som är direkt knutna till framförandet av ett luftfartyg, och kostnaderna för detta bör kunna återkrävas i enlighet med principen om att användaren betalar, vilket innebär att luftrumets användare bör betala för de kostnader, eller så nära som möjligt av de kostnader, som deras användning orsakar.~~

↓ 550/2004 skäl 23

~~Det är viktigt att se till att de kostnader som förädlats av dessa hjälpmedel och tjänster är öppna för insyn. Ändringar av avgiftssystemet eller avgiftsnivån bör därför förklaras för lufrummets användare. Sådana ändringar eller investeringar som föreslås av leverantörerna av flygtrafiktjänster bör förklaras som en del av ett utbyte av information mellan deras förvaltningsorgan och lufrummets användare.~~

↓ 550/2004 skäl 24

~~Det bör finnas utrymme för att anpassa avgifter som bidrar till att maximera kapaciteten inom hela systemet. Ekonomiska stimulansåtgärder kan vara ett användbart sätt att påskynda införandet av markbaserad eller luftburen utrustning som ökar kapaciteten för att belöna goda prestationer eller uppväga olägenheter i samband med val av mindre önskvärda rutter.~~

↓ 550/2004 skäl 25

~~Vad gäller de intäkter som görs i syfte att uppnå en rimlig avkastning på tillgångarna, och som står i direkt relation till de besparingar som görs genom ökad effektivisering, bör kommissionen undersöka möjligheten att upprätta en reserv för att minska effekterna av plötsliga kostnadsökningar för lufrummets användare vid perioder med minskad lufttrafik.~~

↓ 550/2004 skäl 26

~~Kommissionen bör undersöka möjligheten att organisera ett tillfälligt ekonomiskt stöd för att öka kapaciteten hos systemet för Europas flygkontrollsystem i dess helhet.~~

↓ 550/2004 skäl 27

~~Införandet och tillämpningen av avgifter för lufrummets användare bör regelbundet ses över av kommissionen, i samarbete med Eurocontrol och med nationella tillsynsmyndigheter samt lufrummets användare.~~

↓ 551/2004 skäl 8

~~De verksamheter som bedrivs av Eurocontrol bekräftar att det inte är realistiskt att flygvägsnätet och luftrummet utvecklas isolerat eftersom varje enskild medlemsstat är en integrerad del av det europeiska nätet för flygledningstjänst (EATMN – European Air Traffic Management Network) både inom och utanför gemenskapen.~~

↓ 551/2004 skäl 13

~~Det är väsentligt att uppnå en gemensam och harmoniserad struktur för luftrummet när det gäller flygvägar och sektorer, att basera det nuvarande och framtida organiserandet av luftrummet på gemensamma principer och att utforma och förvalta luftrummet i enlighet med harmoniserade regler.~~

↓ ny

🔄 Rådet

(35) 🔄 [...] 🔄

↓ 550/2004 skäl 16

~~Leverantörer av flygtrafiktjänster bör genom lämpliga överenskommelser inleda och upprätthålla ett nära samarbete med de militära myndigheter som ansvarar för verksamhet som kan inverka på allmän flygtrafik.~~

↓ 550/2004 skäl 17

~~Räkenskaperna för alla leverantörer av flygtrafiktjänster bör vara öppna för insyn i största möjliga utsträckning.~~

↓ 550/2004 skäl 18

~~Införandet av harmoniserade principer och villkor för tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter bör underlätta tillhandahållandet av flygtrafiktjänster samt luftrumsanvändarnas och flygplatsernas verksamhet i en ny omgivning.~~

↓ 551/2004 skäl 9

~~Ett stegvis mer integrerat operativt luftrum bör inrättas för allmän flygtrafik på sträcka (en route) i det övre luftrummet; gränssnittet mellan det övre luftrummet och det undre luftrummet bör identifieras i enlighet därmed.~~

↓ 551/2004 skäl 10

~~En europeisk övre flyginformationsregion (EUIR – European Upper Flight Information Region) som omfattar det övre luftrummet under medlemsstaternas ansvar inom räckvidden för denna förordning bör underlätta gemensam planering och offentliggörande av flyginformation för att lösa problemet med regionala flaskhalsar.~~

↓ 1070/2009 skäl 30 (anpassad)

⇒ ny

- (36) Tillhandahållandet av ~~modern~~, fullständig, högkvalitativ och aktuell information till luftfarten påverkar avsevärt säkerheten och underlättar tillgången till och ⇒ möjligheterna till förflyttning ⇐ rörelsefrihet inom ~~gemenskapens~~ ☒ unionens ☒ luftrum. ~~Gemenskapen~~ bör, med beaktande av generalplanen för flygledningstjänsten, ta initiativ till att modernisera denna sektor i samarbete med Eurocontrol och se till att användare kan få tillgång till den informationen genom en enda offentlig tillträdespunkt för information, som tillhandahåller ~~en modern, användarvänlig och validerad integrerad briefing.~~ ⇒ Tillgång till dessa uppgifter bör underlättas genom en lämplig informationsinfrastruktur⇐.

↓ ny

→ Rådet

- (37) En säker och effektiv användning av luftrummet kan åstadkommas endast genom ett nära samarbete mellan civila och militära användare av luftrummet, vilket i praktiken huvudsakligen baseras på konceptet flexibel användning av luftrummet och en effektiv samordning av civil och militär verksamhet i enlighet med vad Icao fastställt. [...] För att säkerställa en enhetlig tillämpning [...] av detta koncept [...] bör kommissionen [...] ges befogenhet att [...] anta genomförandeakter, inom ramen för den gemensamma transportpolitiken och utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för sitt luftrum .
- (38) Sesar-projektet syftar till att möjliggöra en säker, effektiv och miljömässigt hållbar utveckling av luftfarten genom att modernisera det europeiska och globala ATM-systemet. För att bidra till dess fulla effektivitet bör lämplig samordning mellan faserna i projektet säkerställas. Den europeiska ATM-generalplanen bör vara ett resultat av Sesars utformningsfas och bör bidra till att de unionsomfattande prestationsmålen uppnås.
- (39) Konceptet med gemensamma projekt bör syfta till att i rätt tid och på ett samordnat och synkroniserat sätt genomföra de väsentliga operativa förändringar som identifierats i den europeiska ATM-generalplanen och som har en inverkan på hela nätverket. Kommissionen bör få i uppdrag att genomföra en lönsamhetsanalys avseende finansieringen i syfte att påskynda genomförandet av Sesar-projektet.
- (40) Överensstämmelse med de krav för ATM-system och ATM-komponenter som fastställs i förordning (EU) 2018/1139 bör säkerställa driftskompatibiliteten hos dessa system och komponenter, till gagn för det gemensamma europeiska luftrummet.

↓ 551/2004 skäl 11

~~Luftrummet användare möter olika villkor avseende tillgång till och rörelsefrihet inom gemenskapens luftrum. Detta beror på den bristande harmoniseringen av luftrumsklassificeringen.~~

↓ 551/2004 skäl 12

~~Omstruktureringen av luftrummet bör grundas på operativa krav utan hänsyn till befintliga gränser. Gemensamma allmänna principer för att inrätta enhetliga funktionella luftrumsblock bör utarbetas i samråd med och på grundval av teknisk rådgivning från Eurocontrol.~~

↓ 551/2004 skäl 14

~~Konceptet för flexibel användning av luftrummet bör fungera effektivt. Det är nödvändigt att optimera användningen av sektorer i luftrummet, särskilt under rusningstid för allmän flygtrafik och i luftrum med hög trafiktäthet, genom samarbete mellan medlemsstaterna, avseende sådana sektors användning för militär verksamhet och utbildning. Det är därför nödvändigt att avsätta lämpliga resurser för ett effektivt genomförande av konceptet för flexibel användning av luftrummet, med hänsyn till både civila och militära krav.~~

↓ 551/2004 skäl 15

~~Medlemsstaterna skall sträva efter att samarbeta med angränsande medlemsstater för att tillämpa principen om en flexibel användning av luftrummet över de nationella gränserna.~~

↓ 551/2004 skäl 16

~~Skillnader i fråga om hur samarbetet mellan civila och militära myndigheter inom gemenskapen är organiserat hindrar en enhetlig och tidsmässigt god planering av luftrummet och genomförande av förändringar. Om det gemensamma europeiska luftrummet blir framgångsrikt eller ej beror på om det finns ett effektivt samarbete mellan de civila och militära myndigheterna, utan att detta påverkar medlemsstaternas prerogativ och ansvar på försvarsområdet.~~

↓ 551/2004 skäl 17

Militär verksamhet och utbildning bör skyddas närhelst tillämpningen av gemensamma principer och krav äventyrar ett säkert och effektivt genomförande.

↓ 551/2004 skäl 18

Lämpliga åtgärder bör införas för att förbättra flödesplaneringens effektivitet i syfte att bistå existerande operativa enheter, däribland Eurocontrols centrala enhet för flödeskontrolltjänst, för att säkerställa effektiva flygoperationer.

↓ 549/2004 skäl 7

Luftrummet utgör en begränsad resurs, vars optimala och effektiva utnyttjande endast kan bli möjligt om alla användares krav beaktas och i relevanta fall företräds under hela utvecklingen, beslutsprocessen och genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, inklusive Kommittén för det gemensamma luftrummet.

↓ 549/2004 skäl 25

De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹.

¹ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

↓ 549/2004 skäl 26 (anpassad)

~~I artikel 8.2 i den standardiserade arbetsordningen för kommittéer¹ med avseende på beslut 1999/468/EG finns en standardbestämmelse enligt vilken ordföranden för en kommitté kan besluta att inbjuda tredje part att närvara vid denna kommittés sammanträden. När så är lämpligt, bör ordföranden för Kommittén för det gemensamma luftrummet inbjuda företrädare för Eurocontrol att delta som observatörer eller experter i kommitténs sammanträden.~~

↓ 549/2004 skäl 18

~~Intressenter såsom leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatser, tillverkningsindustrin och representativa yrkesorganisationer bör ha möjlighet att bistå kommissionen när det gäller de tekniska aspekterna av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 549/2004 skäl 12

~~Det är önskvärt att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Europeiska tredje länder, antingen inom ramen för gemenskapens deltagande i Eurocontrols arbete, efter gemenskapens anslutning till Eurocontrol, eller genom avtal mellan gemenskapen och dessa länder.~~

↓ 549/2004 skäl 13

~~Gemenskapens anslutning till Eurocontrol är en viktig faktor vid inrättandet av ett alleuropeiskt luftrum.~~

¹ ~~EGT C 38, 6.2.2001, s. 3.~~

↓ 549/2004 skäl 14

~~Vid inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet bör gemenskapen, när så är lämpligt, utveckla ett så nära samarbete som möjligt med Eurocontrol för att garantera regleringsmässiga synergieffekter och enhetliga tillvägagångssätt, samt för att undvika alla former av dubblering mellan de två sidorna.~~

↓ 549/2004 skäl 15 (anpassad)

~~I enlighet med slutsatserna från arbetet i högnivågruppen är Eurocontrol det organ som har den sakkunskap som behövs för att stödja gemenskapen i dess lagstiftande funktion. Därför bör genomförandebestämmelser utformas, för ärenden som faller inom Eurocontrols ansvarsområde, som en följd av de uppdrag den organisationen erhållit, förutsatt att villkoren för samarbetet mellan kommissionen och Eurocontrol iakttas.~~

↓ 549/2004 skäl 16

~~Utformningen av de bestämmelser som är nödvändiga för att inrätta det gemensamma europeiska luftrummet kräver ett brett samråd med samtliga berörda ekonomiska aktörer och arbetsmarknadsaktörer.~~

↓ 550/2004 skäl 8

~~Ett väl fungerande luftfartssystem kräver också enhetliga och höga flygsäkerhetsregler för leverantörer av flygtrafiktjänster.~~

↓ 550/2004 skäl 9

~~Det bör vidtas åtgärder för att harmonisera licensieringssystemen för flygledare för att förbättra tillgången på flygledare och för att främja ömsesidigt erkännande av licenser.~~

↓ 550/2004 skäl 28

~~Med tanke på att information om leverantörer av flygtrafiktjänster är särskilt känslig bör de nationella tillsynsmyndigheterna inte röja information som omfattas av tystnadsplikt, vilket dock inte bör hindra att det införs ett system för att övervaka och offentliggöra dessa tjänsteleverantörers prestationer.~~

↓ 549/2004 skäl 19

~~Prestanda hos flygtrafiktjänstsystemet som helhet på europeisk nivå bör utvärderas kontinuerligt, med vederbörligt iakttagande av kravet att bibehålla en hög flygsäkerhetsnivå, att kontrollera de vidtagna åtgärdernas effektivitet och föreslå ytterligare åtgärder.~~

↓ 549/2004 skäl 21

~~Verkningarna av de åtgärder som vidtagits för tillämpningen av denna förordning bör utvärderas mot bakgrund av regelbundna rapporter från kommissionen.~~

↓ 551/2004 skäl 19

~~Det är önskvärt att överväga om principerna för det övre lufrummet bör utvidgas till att även omfatta det undre lufrummet i enlighet med en tidsplan och på grundval av lämpliga undersökningar.~~

↓ 549/2004 skäl 22

~~Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas befogenhet att vidta åtgärder som rör organisationen av deras väpnade styrkor. Denna befogenhet kan medföra att medlemsstaterna vidtar åtgärder för att se till att deras väpnade styrkor har ett luftområde som är tillräckligt stort för adekvat utbildning och träning. En skyddsklausul bör därför införas för att göra det möjligt att utöva denna befogenhet.~~

↓ ny

↻ Rådet

(41) ↻ [...] ↻

(42) Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, särskilt vad gäller ↻ [...] ↻ ↻ utnämningen av organet för prestationsgranskning, ↻ genomförandet av prestations- och avgiftssystemen, ↻ [...] ↻ ↻ även ↻ avseende fastställande av unionsomfattande prestationsmål, ↻ [...] ↻ kriterierna och förfarandena för bedömning av utkastet till prestationsplaner och prestationsmål för leverantörer av flygtrafikledningstjänster och nätverksförvaltaren, ↻ bedömningen och godkännandet av prestationsplanerna, ↻ övervakningen av prestationer, regler för tillhandahållande av information om kostnader och avgifter, innehållet i och fastställandet av kostnadsbasen för avgifter och fastställande av enhetsavgifter för flygtrafiktjänster, incitamentsmekanismer och riskdelningsmekanismer, ↻ regler om verkställandet av nätverksfunktionerna, om ↻ tillsättningen av nätverksförvaltaren och villkoren och formerna för sådan tillsättning, ↻ samt ↻ nätverksförvaltarens uppgifter ↻ , om nätverksstyrelsen, om processen för gemensamt beslutsfattande ↻ och ↻ [...] ↻ ↻ nätverkets ↻ styrningsmekanismer ↻ [...] ↻ , krav avseende tillgången till operativa data, ↻ [...] ↻ tillämpning av begreppet flexibel användning av luftrummet, inrättandet av gemensamma projekt och de styrningsmekanismer som är tillämpliga på dessa. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹. ↻ Om kommittén inte avger något yttrande, bör kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt. ↻

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

↓ 1070/2009 skäl 11 (anpassad)

⇒ Rådet

- (43) Arbetsmarknadens parter ⇒ och ⇒ [...] ⇒ yrkesorganisationer ⇒ bör ⇒ [...] ⇒ rådfrågas om alla ⇒ föreslagna ⇒ åtgärder som har stor ⇒ betydelse vad gäller den ⇒ samhällsrelaterad ⇒ a ⇒ , tekniska och mänskliga dimensionen eller vad gäller prestation ⇒ [...] ⇒ . Samråd bör också ske på gemenskapsnivå ☒ unionsnivå ☒ med den branschvisa dialogkommitté som inrättats genom kommissionens beslut 98/500/EG¹ ⇒ och med expertgruppen för mänskliga dimensioner ⇒ .

↓ 549/2004 skäl 20 (anpassad)

⇒ Rådet

- (44) ~~Påföljderna~~ ☒ Sanktionerna ☒ för överträdelse av denna förordning ~~och av de åtgärder som anges i artikel 3~~ ska vara effektiva, proportionella och avskräckande och inte innebära några avkall på säkerhetskraven.

- ⇒ (44b) Denna förordning bör inte hindra medlemsstaterna från att tillämpa sådana åtgärder som behövs för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen. Den påverkar inte heller medlemsstaternas befogenhet att vidta åtgärder som rör organisationen av försvarsmakten. Denna befogenhet kan medföra att medlemsstaterna vidtar åtgärder för att säkerställa att försvarsmakten har ett luftområde som är tillräckligt stort för adekvat utbildning och träning. En skyddsklausul bör därför införas för att göra det möjligt att utöva denna befogenhet. ⇒

↓ ny

⇒ Rådet

- (45) ⇒ [...] ⇒

¹ EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

- (46) Eftersom målet för denna förordning, nämligen ~~inrättande~~ ☒ genomförande ☒ av det gemensamma europeiska luftrummet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, ~~med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, och~~ ☒ men ☒ ~~därför~~ ☒ snarare, med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, ☒ bättre kan uppnås på ~~gemenskapsnivå~~ ☒ unionsnivå, ☒, ~~med möjlighet till tillämpningsföreskrifter där särskilda lokala förhållanden beaktas,~~ kan gemenskapen ☒ unionen ☒ vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget ☒ om Europeiska unionen ☒. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

↓ 1070/2009 art. 1.1 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

Artikel 1

Syfte ☒ Innehåll ☒ och ☒ tillämpningsområde ☒

1. ⇒ I denna förordning fastställs bestämmelser för inrättande och ändamålsenlig drift av ☒ Syftet med initiativet till det gemensamma europeiska luftrummet ☒ för att stärka ☒ är att förbättra ☒ [...] ☒ säkerhetsstandarderna för luftfart, att bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och att förbättra den övergripande ☒ prestandan ☒ kvaliteten på systemet för flygledningstjänst (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) för allmän flygtrafik i Europa, i syfte att tillgodose kraven från alla användare av luftrummet. Det gemensamma europeiska luftrummet ska omfatta ett sammanhängande alleuropeiskt nät av flygvägar, ⇒ ett stegvis mer integrerat luftrum, ⇒ flygvägsförvaltning och system för flygledningstjänst, vilket uteslutande bygger på säkerhet samt ⇒ , effektivitet, kompatibilitet och teknisk modernisering ⇒ effektivitetsrelaterade och tekniska hänsynstaganden till nytta för luftrumets användare, ⇒ samt medborgare och miljö. ⇒ För att uppnå detta syfte fastställs genom denna förordning en harmoniserad rättslig ram för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

↓ 1070/2009 art. 1.2 (anpassad)

➡ Rådet

2. Tillämpningen av denna förordning ~~och av de åtgärder som avses i artikel 3~~ ska inte påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och medlemsstaternas krav i fråga om allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor enligt artikel 44~~13~~. Denna förordning ~~och de åtgärder som avses i artikel 3~~ omfattar inte militära operationer och militär träning. ➡ Samarbete med militära myndigheter ska säkerställas för att identifiera och åtgärda den potentiella påverkan som tillämpningen av denna förordning har på militär verksamhet. ⌚

↓ 1070/2009 art. 1.3 (anpassad)

3. Tillämpningen av denna förordning ~~och av de åtgärder som avses i artikel 3~~ ska inte påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart. I detta sammanhang är det ~~ytterligare ett mål för förordningen~~ ☒ förordningens mål ☒ att inom de områden den täcker bistå medlemsstaterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser samt genom att säkerställa att konventionens bestämmelser vederbörligen beaktas i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

~~KAPITEL I~~

~~ALLMÄNNA BESTÄMMELSER~~

~~Artikel 1~~

~~Syfte och räckvidd~~

~~1. Inom ramförordningens räckvidd omfattar denna förordning tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet med den här förordningen är att fastställa gemensamma krav för säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen.~~

~~2. Denna förordning skall tillämpas på tillhandahållande av flygtrafiktjänster för allmän luftfart i enlighet med och inom ramförordningens räckvidd.~~

~~KAPITEL I~~

~~ALLMÄNNA BESTÄMMELSER~~

~~Artikel 1~~

~~Syfte och räckvidd~~

~~1. Inom ramförordningens räckvidd omfattar den här förordningen organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet. Denna förordning syftar till att inom den gemensamma transportpolitiken stödja ett koncept för ett stegvis mer integrerat operativt luftrum och att inrätta gemensamma förfaranden för utformning, planering och förvaltning som säkerställer att flygledningstjänsten fungerar effektivt och säkert.~~

~~2. Användningen av luftrummet skall stödja driften av flygtrafiktjänster som en sammanhängande helhet i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordningen om tillhandahållande av tjänster")¹.~~

~~42. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10 skall denna förordning~~Denna förordning ska tillämpas på det luftrum inom Icao-regionen ICAO-regionerna Europa och Afrika där medlemsstaterna har ansvar för tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster ~~i enlighet med förordningen om tillhandahållande av tjänster~~. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning på det luftrum för vilket de ansvarar inom andra Icao-regioner på villkor att de informerar kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

¹ ~~Se sidan 10 i detta nummer av EUT.~~

↓ 551/2004

~~4. De flyginformationsregioner som ligger inom det luftrum som omfattas av denna förordning skall offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.~~

↓ 1070/2009 art. 1.1

~~4. När det gäller flygplatsen i Gibraltar ska tillämpningen av denna förordning inte påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungariket Storbritannien och Nordirlands rättsliga ståndpunkter i tvisten om överhögheten över det territorium där flygplatsen är belägen.~~

↕ ny

↻ Rådet

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↓ 549/2004 (anpassad)

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning ~~och för de åtgärder som avses i artikel 3~~ gäller följande definitioner:

↓ 549/2004 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

~~1. flygkontrolltjänst: en tjänst som tillhandahålls i syfte att~~

12. flygplatskontrolltjänst: en flygkontrolltjänst (ATC) för flygplatstrafik.

23. flygbriefingtjänst: en tjänst som inrättats inom ett avgränsat täckningsområde och som ansvarar för tillhandahållandet av sådan information till luftfarten och sådana data som är nödvändiga för en säker, regelbunden och effektiv flygtrafik.

⇒ 2a. byrån: Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, som inrättats genom förordning (EU) 2018/1139. ⬅

35. leverantör av flygtrafiktjänster: en offentlig eller privat enhet som tillhandahåller ☒ en eller flera ☒ flygtrafiktjänster för allmän flygtrafik.

44. flygtrafiktjänster ☒ (ANS) ☒: flygtrafikledningstjänst, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster ☒ (CNS) ☒, ⇒ inbegripet tjänster som förstärker signaler som sänds ut av satelliter i centrala konstellationer i globala system för satellitnavigering i flygtrafiksyfte, ⬅ flygvädertjänst ☒ (MET) ☒, ~~och~~ flygbriefingtjänster ☒ (AIS) ☒ ⇒ och datatjänster för flygledningstjänst (ADS). ⇐

51. flygkontrolltjänst: en tjänst som tillhandahålls i syfte att

a) förebygga kollisioner

i) mellan luftfartyg, ~~och~~

ii) mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, ~~samt~~

b) påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.

↓ ny

⇒ Rådet

6. *datatjänster för flygledningstjänst*: tjänster för att samla in, sammanställa och integrera operativa data från leverantörer av övervakningstjänster, från leverantörer av flygvädertjänst (MET) och flygbriefingstjänst (AIS) och nätverksfunktioner, och från andra relevanta enheter ⇒ som genererar operativa data , ⇒ [...] ⇒ och för att tillhandahålla behandlade data för flygkontroll- (ATC) och flygledningsändamål (ATM).

⇒ [...] ⇒

↓ 549/2004 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

89. *flödesplanering* (ATFM, *Air Traffic Flow Management*) : en funktion ⇒

⇒ [...] ⇒ som inrättats i syfte att bidra till ett säkert, välordnat och snabbt trafikflöde i luften ⇒ , omfattande den fullständiga färdlinjen, ⇒ genom att se till att flygkontrolltjänstens kapacitet utnyttjas i största möjliga utsträckning och att trafikvolymen är förenlig med de kapaciteter som uppgetts av de berörda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster.

↓ 1070/2009 art. 1.2 b

⇒ ny

⇒ Rådet

94. *flygledningstjänst (ATM)*: den samling luftburna och markbaserade funktioner ⇒

⇒ [...] ⇒ och tjänster (flygtrafikledningstjänst, lufrumsplanering och flödesplanering ⇒ , inbegripet utformning av flygprocedurer, ⇒ [...] ⇒) som krävs för att säkerställa säkra och effektiva rörelser för luftfartyg under alla faser av flygningen.

↓ 549/2004

☞ Rådet

~~1044~~. *flygtrafikledningstjänst*: olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster (områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst).

~~116~~. *lufrumsblock*: ett lufrum av definierad omfattning, i tid och rum, ☞ som består av en eller flera lufrumsstrukturer och ☹ inom vilket flygtrafiktjänster tillhandahålls.

~~127~~. *lufrumsplanering*: en planerings ☞ - och övervaknings ☹ funktion som främst syftar till att ☞ [...] ☹ ☞ optimera ☹ användningen av tillgängligt lufrum genom dynamisk tidsfördelning (time-sharing) och, ibland, separering av lufrummet mellan olika kategorier av lufrummets användare utifrån kortsiktiga behov.

↓ ny

☞ Rådet

13. *lufrumsstruktur*: en specifik lufrumsvolym som definieras i syfte att säkerställa säker och optimal drift av ☞ [...] ☹ ☞ flygledningstjänst ☹ .

↓ 1070/2009 art. 1.2 a (anpassad)

~~148~~. *lufrummets användare*: alla luftfartyg som opererar ☒ i enlighet med regler för ☒ ~~som~~ allmän flygtrafik.

↓ 1070/2009 art. 1.2 g

~~1523b~~. *alarmeringstjänst*: tjänst med uppgift att underrätta relevanta organisationer om luftfartyg som behöver eftersöknings- och räddningstjänst och bistå dessa organisationer utgående från situationens krav.

↓ 549/2004

⇒ ny

~~1613.~~ *inflygningskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för ankommande eller avgående kontrollerade flygningar.

~~1712.~~ *områdeskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar i ⇒ kontrollområden ⇐ ett luftrumskontrollområde.

↓ ny

⇒ Rådet

18. *utgångsvärde*: ett värde som definieras ⇒ [...] i syfte att fastställa prestationsmål och som ⇒ [...] ⇒ [...] ⇒ [...] uppskattas på grundval av faktiska kostnader eller ⇒ [...] faktiska enhetskostnader under det år som föregår den relevanta referensperiodens början.

19. *benchmarkgrupp*: en grupp leverantörer av flygtrafikledningstjänster med liknande operativ och ekonomisk miljö.

20. *nedbrytningsvärde*: det värde som erhålls, för en viss leverantör av flygtrafikledningstjänster, genom nedbrytning av ett unionsomfattande prestationsmål till nivå för ⇒ [...] en eller flera ⇒ [...] leverantörer av flygtrafikledningstjänster, och som fungerar som en referens för bedömning av överensstämmelsen mellan det prestationsmål som anges i utkastet till prestationsplan och det unionstäckande prestationsmålet.

↓ 549/2004

~~14. paket av tjänster: två eller fler flygtrafiktjänster.~~

↓ 1070/2009 art. 1.2 d

➡ Rådet

➡ [...] ➡

➡ 21. certifikat: ett certifikat enligt definitionen i artikel 3.12 i förordning (EU) 2018/1139. ➡

↓ ny

➡ Rådet

22. gemensam informationstjänst (CIS, Common Information Service): en tjänst som består av ➡ [...] ➡ ➡ spridning ➡ av statiska och dynamiska data ➡ [...] ➡ för att möjliggöra tillhandahållande av ➡ U-space- ➡ tjänster för trafikledning avseende obemannade luftfartyg.

↓ 549/2004

~~2346~~ kommunikationstjänster: fasta och rörliga luftfartstjänster som möjliggör kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft i syfte att utöva flygkontrolltjänst.

~~18. driftsystem: kriterierna för operativ användning av det europeiska nätverket för flygledningstjänst eller en del av detta.~~

~~2419~~ komponenter: materiella objekt, till exempel maskiner och apparater, och immateriella objekt, till exempel program, på vilka kompatibiliteten för det europeiska nätet för flygledningstjänst (EATMN) beror.

↓ ny

➡ Rådet

25. kontrollområde: kontrollerat lufterum som sträcker sig uppåt från en angiven gräns ovanför jordytan.

26. *gemensamt beslutsfattande*: en process där beslut fattas på grundval av samverkan och samråd med  de relevanta myndigheterna i  medlems [...]  staterna  , operativa berörda parter och andra aktörer, beroende på vad som är lämpligt  och med målet om att nå konsensus  .

↓ 1070/2009 art. 1.2 j

⇒ ny

~~2741.~~ *gränsöverskridande tjänster*: ~~en situation där~~ flygtrafiktjänster  som  tillhandahålls i en medlemsstat av en tjänsteleverantör som  har sin huvudsakliga verksamhetsort i en annan medlemsstat  ~~är certifierad i en annan medlemsstat.~~

↓ ny

 Rådet

28. *deklaration*: när det gäller flygledningstjänst och flygtrafiktjänster, en deklaration enligt definitionen i artikel 3.10 i förordning (EU) 2018/1139.

 [...] 

30. *avgiftszon för undervägsavgifter*: lufttrumsvolym som sträcker sig från marken upp till och med det övre lufttrummet, där flygtrafiktjänster underväg tillhandahålls och för vilken en enhetlig kostnadsbas  [...]   och en enhetlig enhetsavgift har  fastställts.

↓ 549/2004 (anpassad)

☞ Rådet

~~3120.~~ ☞ [...] ☞ ☞ Eurocontrol ☞ : Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, inrättad genom den internationella konventionen av den 13 december 1960 om samarbete för luftfartens säkerhet¹.

~~3247.~~ *det europeiska nätet för flygledningstjänst*: de system som ☞ [...] ☞ ☞ avses ☞ i punkt 3.1 i bilaga VIII till ~~bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")²~~ och som möjliggör tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ , inbegripet gränssnitt vid gränser till tredje land.

↓ 1070/2009 art. 1.2 c (anpassad)

☞ Rådet

~~3343a.~~ ☒ *europeisk* ☒ *generalplan för flygledningstjänsten*: den plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG³ ☞ [...] ☞ ~~av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för att utveckla en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)⁴~~, i dess ändrade lydelse.

¹ ~~Konventionen ändrad genom protokollet av den 12 februari 1981 och reviderad genom protokollet av den 27 juni 1997.~~

² ~~Se sidan 33 i ☞ [...] ☞ ☞ detta ☞ nummer av EUT.~~

³ EUT L 95, 9.4.2009, s. 41.

⁴ ☞ [...] ☞

↓ 1070/2009 art. 1.2 f

⇒ ny

☞ Rådet

3422 flexibel användning av luftrummet: ett system för luftrumsplanering ☞, såsom det beskrivs av Icao. ☹ ⇒ baserat på den grundläggande principen att luftrum inte bör betecknas som antingen rent civilt eller militärt luftrum, utan snarare betraktas som ett kontinuum i vilket alla användarkrav måste tillgodoses i största möjliga utsträckning ⇌ ~~som tillämpats inom Ecae-området (European Civil Aviation Conference area), på grundval av Eurocontrols utgåva av 'Airspace management handbook for the application of the concept of the flexible use of airspace'.~~

↓ 549/2004

~~23. flyginformationsregion (FIR): ett luftrum av definierad omfattning inom vilket flyginformations- och alarmeringstjänster tillhandahålls.~~

↓ 1070/2009 art. 1.2 g

☞ Rådet

3523a. flyginformationstjänst: tjänst med uppgift att ge råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.

☞ 35b. funktionellt luftrumsblock: ett luftrumsblock som grundas på driftsmässiga krav och inrättas oavsett nationsgränser, där tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och tillhörande funktioner baseras på prestation och optimeras i syfte att inom varje funktionellt luftrumsblock införa ett förbättrat samarbete mellan leverantörer av flygtrafiktjänster eller i förekommande fall en integrerad tjänsteleverantör. ☹

☞ 35c. utformning av flygprocedurer: alla uppgifter som är relevanta för utformningen av en instrumentflygningsprocedur. ☹

↓ 549/2004

~~24. flygnivå: en yta med konstant atmosfäriskt tryck vilket är relaterat till tryckvärdet 1013,2 hPa, och är separerad från andra sådana ytor genom särskilda tryckintervall.~~

↓ 1070/2009 art. 1.2 h

~~25. funktionellt luftrumblock: ett luftrumblock som grundas på driftsmässiga krav och inrättas oavsett nationsgränser, där tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och tillhörande funktioner baseras på prestation och optimeras i syfte att inom varje funktionellt luftrumblock införa ett förbättrat samarbete mellan leverantörer av flygtrafiktjänster eller i förekommande fall en integrerad tjänstleverantör.~~

↓ 549/2004 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

~~26. allmän flygtrafik:~~ alla rörelser av civila luftfartyg, liksom alla rörelser av statsluftfartyg (inbegripet militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg) när dessa förflyttningar genomförs i överensstämmelse med ☒ Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao, inrättad genom Chicagokonvention ☞ [...] ☞) ☒ Icaos regler.

~~27. IC40: Internationella civila luftfartsorganisationen, upprättad genom 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart.~~

~~28. kompatibilitet:~~ en uppsättning av funktionella, tekniska och operativa egenskaper som krävs av systemen och komponenterna i det europeiska nätverket för flygledningstjänst och av förfarandena för dess drift, i syfte att säkerställa en säker, sammanhängande och effektiv drift. Kompatibilitet uppnås genom att system och komponenter anpassas till de grundläggande kraven.

38~~29~~. *flygvädertjänst* ➡ (*MET*) ☹ : de hjälpmedel och tjänster som ➡ [...] ☹
➡ *tillhandahåller* ☹ meteorologiska prognoser, ➡ varningar, ➡ briefing och observationer
➡ för flygnavigering ➡, liksom all annan meteorologisk information och data som staterna
tillhandahåller för användande inom luftfarten.

↴ ny

➡ Rådet

39. *nationell behörig myndighet*: organ enligt definitionen i artikel 3.34 i
förordning (EU) 2018/1139.

40. *nationell tillsynsmyndighet*: det eller de nationella organ som av en medlemsstat
anförtrotts ➡ [...] ☹ uppgifter enligt denna förordning ➡ [...] ☹ .

↓ 549/2004

➡ Rådet

41~~30~~. *navigationstjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser ➡ [...] ☹ ➡ ➡ [...] ☹
➡ *luftfartyg* ☹ ☹ med positionsbestämning och tidsanpassad information.

↴ ny

➡ Rådet

42. *nätverkskris*: ett tillstånd av oförmåga att tillhandahålla flygledningstjänst och
➡ /eller ☹ flygtrafiktjänster på erforderlig nivå som medför en avsevärd förlust av
nätverkskapacitet, eller en stor obalans mellan nätverkskapaciteten och efterfrågan, eller ett
större fel i informationsflödet ➡ *eller integriteten* ☹ inom en eller flera delar av nätverket
till följd av en ovanlig ➡ [...] ☹ ➡ *eller* ☹ oförutsedd situation.

43. *nätverksförvaltare*: den enhet som anförtrotts de uppgifter som är nödvändiga för att
bidra till verkställandet av de nätverksfunktioner som avses i artikel 26, i enlighet med
artikel 27.

⇒ 43a. *operativ plan för nätverket (NOP)*: en plan inrättad genom en process för gemensamt beslutsfattande för att ⇒ på operativ nivå ⇐ genomföra nätverksfunktionernas mål och ⇒ bidra till ⇐ prestationsmålen. ⇐

⇒ 43b. *strategisk plan för nätverket (NSP)*: en plan inrättad genom en process för gemensamt beslutsfattande för att vägleda nätverkets långsiktiga utveckling.

43c. *operationell flygtrafik*: alla flygningar som inte iakttar de föreskrifter som anges för allmän flygtrafik och för vilka regler och förfaranden har angivits av vederbörande nationella myndigheter. ⇐

↓ 549/2004

⇒ ny

⇒ Rådet

~~4431~~ *operativa data*: sådan information, avseende hela flygningen, som leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatsoperatörer och andra berörda aktörer behöver för ~~att fatta operativa beslut~~ ⇒ operativa ändamål ⇐.

⇒ 44a. *operativa berörda parter*: civila och militära användare av luftrummet, civila och militära leverantörer av flygtrafiktjänster samt flygplatsoperatörer. ⇐

~~32. förfarande~~: såsom ordet används i samband med förordningen om driftskompatibilitet: en standardmetod för antingen den tekniska eller den operativa användningen av systemen, inom ramen för överenskomna och godkända driftssystem, som kräver ett enhetligt genomförande i hela det europeiska nätet för flygledningstjänst.

↓ ny

⇒ Rådet

45. *prestationsplan*: en plan ⇒ [...] ⇐ som syftar till att förbättra flygtrafiktjänsternas och nätverksfunktionernas prestanda.

~~4633.~~ *ibruktagande*: den första operativa användningen efter den ursprungliga installationen eller en uppgradering av ett system.

~~4734.~~ *flygvägsnät*: ett nät av fastställda flygvägar för kanalisering av flödet av allmän trafik i den utsträckning detta krävs för tillhandahållande av flygkontrolltjänster.

~~35. rutt~~: den utvalda färdväg som ett luftfartyg skall följa under sin flygning.

~~36. sammanhängande drift~~: drift av det europeiska nätverket för flygledningstjänst på ett sådant sätt att det ur användarens synvinkel fungerar som ett enhetligt system.

48. *Sesars utformningsfas*: den fas som omfattar upprättande och uppdatering av den långsiktiga visionen för Sesar-projektet, det därmed sammanhängande driftskoncept som möjliggör förbättringar i varje fas av flygningen, de väsentliga operativa ändringar som krävs inom EATMN och de utvecklings- och genomförandeprioriteringar som krävs.

49. *Sesars installationsfas*: de successiva industrialiserings- och genomförandefaserna, under vilka följande verksamheter genomförs: dels standardisering, produktion och certifiering av markbaserad och luftburen utrustning och processer som krävs för att genomföra Sesar-lösningar (industrialisering), dels upphandling, installation och ibruktagande av utrustning och system som bygger på Sesar-lösningar, inklusive tillhörande operativa förfaranden (genomförande).

50. *Sesars utvecklingsfas*: den fas under vilken forsknings-, utvecklings- och valideringsverksamhet som syftar till att leverera mogna Sesar-lösningar genomförs.

51. *Sesar-projekt*: ett projekt för att modernisera flygledningstjänst i Europa, som syftar till att förse unionen med en högpresterande, standardiserad och driftskompatibel infrastruktur för flygledningstjänst, och som består av en innovationscykel som omfattar Sesars utformningsfas, Sesars utvecklingsfas och Sesars installationsfas.

52. *Sesar-lösning*: ett installerbart resultat från Sesars utvecklingsfas genom vilken man inför nya eller förbättrade standardiserade och driftskompatibla operativa förfaranden eller tekniska lösningar.

↓ 549/2004

53~~38~~. *övervakningstjänster*: de hjälpmedel och tjänster som används för att fastställa luftfartygs position i syfte att möjliggöra säker separering.

54~~39~~. *system*: en samling luftburna och markbaserade komponenter liksom rymdbaserad utrustning, som ger stöd till flygtrafiktjänster under hela flygningen.

↓ ny

→ Rådet

→ [...] ←

56. *terminalavgiftszon*: en flygplats eller en grupp av flygplatser, belägna inom en → eller flera ← medlemsstat → er ← s territorium, där flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon tillhandahålls och för vilken en enhetlig kostnadsbas → [...] ← → och en enhetlig enhetsavgift har ← fastställts.

↓ 549/2004

➡ Rådet

5740. *uppgradera*: varje ändring som innebär en förändring av ett systems operativa kännetecken.

➡ Artikel 2a

Funktionella luftrumsblock

1. Medlemsstaterna får inrätta ett funktionellt luftrumsblock för att utveckla bättre samarbete och samordning i syfte att främja prestationen i nätet för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.3–5.5a i denna förordning får medlemsstaterna gemensamt utföra alla eller vissa av de skyldigheter som de har enligt artiklarna 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b och 17 i denna förordning och enligt de genomförandebestämmelser som antas på grundval därav när det gäller det funktionella luftrumsblocket.

2. Där så är relevant får samarbetet också inbegripa tredjeländer som deltar i funktionella luftrumsblock.

4. Funktionella luftrumsblock ska inrättas genom ett internationellt avtal som ingås mellan de berörda medlemsstaterna och, i tillämpliga fall, de berörda tredjeländer som ansvarar för någon del av det luftrum som omfattas av det funktionella luftrumsblocket. Avtalet och förteckningen över de skyldigheter som medlemsstaterna avser att genomföra gemensamt ska meddelas kommissionen. ➡

↓ 549/2004

~~Artikel 3~~

~~Gemenskapens handlingsområden~~

~~1. Med denna förordning fastställs en harmoniserad rättslig ram för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet tillsammans med~~

~~a) Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")¹;~~

~~b) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")²; och~~

~~c) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")³;~~

~~samt med de genomförandebestämmelser som kommissionen antagit på grundval av denna förordning och de förordningar som nämns ovan.~~

~~2. De förordningar och genomförandebestämmelser som avses i punkt 1 skall tillämpas om inte annat följer av bestämmelserna i denna förordning.~~

↓ 1070/2009 art. 1.3 (anpassad)

⇒ ny

KAPITEL II

⊗ NATIONELLA TILLSYNSMYNDIGHETER ⊗

Artikel 34

⊗ Utnämning, inrättande och krav avseende ⊗ Nnationella tillsynsmyndigheter

¹ Se sidan 20 i detta nummer av EUT.

² Se sidan 10 i detta nummer av EUT.

³ Se sidan 26 i detta nummer av EUT.

1. Medlemsstaterna ska tillsammans eller var för sig, antingen utse eller inrätta ett eller flera organ som sin nationella tillsynsmyndighet som ska åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt denna förordning ~~och enligt de åtgärder som avses i artikel 3.~~

~~2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska vara oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster. Detta oberoende ska uppnås genom lämplig åtskillnad, åtminstone funktionellt sett, mellan de nationella tillsynsmyndigheterna och dessa leverantörer.~~

↓ 1070/2009 art. 1.3

⇒ ny

⇒ Rådet

~~2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska utöva sina befogenheter opartiskt och på ett oberoende och öppet sätt. Detta ska uppnås genom tillämpning av lämpliga förvaltnings- och kontrollmekanismer~~ ⇒ och dess organisation, personal, ledning och finansiering ska motsvara detta. ⇐ ~~, också inom en medlemsstats förvaltning. Detta ska dock inte hindra de nationella tillsynsmyndigheterna från att utföra sina uppgifter i enlighet med de organisationsregler som gäller för nationella civila luftfartsmyndigheter eller andra offentliga organ.~~

↓ ny

⇒ Rådet

3. [...]

De nationella tillsynsmyndigheterna ska [...] vara oberoende av alla leverantörer av flygtrafiktjänster [...] vad gäller organisation, hierarki och beslutsfattande, särskilt genom att intressekonflikter med dessa tjänsteleverantörer undviks. Detta oberoende ska inte hindra myndigheten och tjänsteleverantörerna från att vara en del av samma ämbetsverk, offentliga enhet eller förvaltning .

4. Medlemsstaterna får inrätta [...] myndigheter som är behöriga antingen för flera reglerade sektorer [...] eller för flera regleringsmråden inom transportsektorn, förutsatt att dessa integrerade tillsynsmyndigheter uppfyller de krav på oberoende som fastställs i denna artikel. Den nationella tillsynsmyndigheten får [...] genom sin organisationsstruktur vara ansluten till andra offentliga myndigheter, särskilt den nationella konkurrensmyndighet som avses i artikel 11 i rådets förordning (EG) nr 1/2003¹, [...] den nationella behöriga myndigheten eller, i tillämpliga fall, till en nationell transportmyndighet, förutsatt att det gemensamma organ [...] som upprättats för detta syfte uppfyller de krav på oberoende som fastställs i den här artikeln.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

↓ 1070/2009 art. 1.3

[...]

↓ ny

→ Rådet

[...]

[...]

¹ Rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 81 och 82 i fördraget (EGT L 1, 4.1.2003, s. 1).

↓ 1070/2009 art. 1.3

⇒ ny

95. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla namn och adress vad gäller de nationella tillsynsmyndigheterna, ändringar i samband härmed samt de åtgärder som vidtagits för att följa bestämmelserna i ⇒ denna artikel ⇐ ~~punkterna 2, 3 och 4.~~

↓ ny

⇒ [...] ⇐

↓ 1070/2009 art. 2.1 (anpassad)

⇒ Rådet

Artikel ~~42~~

De nationella tillsynsmyndigheternas uppgifter

1. De ⇒ n ⇐ nationella ⇒ [...] ⇐ ⇒ tillsynsmyndigheten ⇐ ⇒ ⇒ [...] ⇐ ⇐ ⇒ [...] ⇐ ~~4 i~~
~~ramförordningen~~ ska ⇒ utföra de uppgifter de ⇒ n ⇐ tilldelats inom ramen för denna förordning
och de genomförandeakter som antas på grundval därav, och i synnerhet följande uppgifter: ⇐
~~säkerställa en lämplig tillsyn av tillämpningen av denna förordning, särskilt när det gäller en säker~~
~~och effektiv drift av den verksamhet som utövas av sådana leverantörer av flygtrafiktjänster som~~
~~tillhandahåller tjänster för det luftrum som omfattas av ansvarsområdet för den medlemsstat som~~
~~har utsett eller inrättat den aktuella myndigheten.~~

↓ ny

⇒ Rådet

a) ⇒ [...] ⇐ ⇒ kontrollera att tjänsteleverantörerna efterlever och uppfyller de nationella
säkerhetskrav och försvarskrav ⇐ som avses i artik ⇒ larna ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ 7.1a
b och 8.4 d ⇐ ⇒ [...] ⇐ ,

☞ [...] ☞ ☞ c) ☞ ☞ [...] ☞ ☞ bedöma och godkänna prissättningen för tillhandahållandet av CIS i enlighet med artikel 9, ☞

d) ☞ [...] ☞ ☞ [...] ☞ utarbetandet av utkastet till ☞ prestations ☞ plan ☞ ☞ , inbegripet fastställandet av ☞ ☞ kriterier för tilldelning av ☞ ☞ kostnader och fastställande av prestationsmål, övervakning av prestationer ☞ ☞ [...] ☞ ☞ och sådana ☞ avgiftssystem som fastställs i ☞ , och begränsas till, ☞ artiklarna 10– ☞ 13b, ☞ 17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23 ☞ [...] ☞

☞ e) ☞ övervaka tillämpningen av förordningen när det gäller insyn i räkenskaperna ☞ [...] ☞ i enlighet med artikel 25 ☞ , genomföra en revision eller kontroll och godkänna de finansiella uppgifter som avses i artikel 25.4. ☞

☞ [...] ☞

↓ 1070/2009 art. 2.1 (anpassad)

⇒ ny

☞ Rådet

~~32. I detta syfte ska *~~Varje nationell tillsynsmyndighet ~~organisera lämpliga~~ ☞ ska ☞ i samarbete med den nationella behöriga myndigheten, i de fall där det är en annan enhet, ☞ genomföra erforderliga ☞ ☞ övervakningsverksamheter, inbegripet när så är lämpligt, ☞ inspektioner ~~och undersökningar~~ ☞ ☞ [...] ☞ ☞ och ☞ revisioner ☞ [...] ☞ ☞ för att ☞ identifiera möjlig ☞ [...] ☞ ☞ bristande efterlevnad ☞ ☞ [...] ☞ ☞ [...] ☞ ☞ hos ☞ enheter som omfattas av dess tillsyn enligt denna förordning, av de krav som fastställs i denna förordning ☞ [...] ☞ och ☞ de ☞ genomförandeakter som antagits på grundval därav ☞ kontrollera överensstämmelsen med kraven i denna förordning, inbegripet kraven avseende personal för att tillhandahålla flygtrafiktjänster. ☞ I fall av bristande efterlevnad ska de nationella tillsynsmyndigheterna besluta om och verkställa korrigerande åtgärder. ☞

☞ [...] ☞

Leverantörerna av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörerna och de berörda CIS- leverantörerna [...] ska rätta sig efter [...] eventuella verkställighets åtgärder som de nationella tillsynsmyndigheterna vidtar [...] i detta sammanhang . I fråga om gränsöverskridande tjänster får den berörda medlemsstaten, eller dess nationella tillsynsmyndighet, begära att den medlemsstat där tjänsteleverantören är etablerad eller har sin huvudsakliga verksamhetsort , eller den nationella tillsynsmyndigheten i den medlemsstaten, bistår den berörda medlemsstaten för att lösa eventuella verkställighetsproblem. Båda medlemsstaterna, eller deras nationella tillsynsmyndigheter, ska sträva efter att samarbeta i detta syfte.

ny

Rådet

Artikel 5

Samarbete mellan nationella tillsynsmyndigheter

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska utbyta information när så är lämpligt, särskilt information om sitt arbete och sin beslutsprocess, sin bästa praxis och sina förfaranden, samt om tillämpningen av denna förordning. Därför får de nationella tillsynsmyndigheterna delta och samarbeta i ett nätverk [...] som träffas regelbundet .
2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska [...] samarbeta , särskilt när det gäller tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster och tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ett luftrum som faller under en annan medlemsstats ansvarsområde, genom arbetsöverenskommelser för att tillhandahålla ömsesidigt stöd i samband med dessa myndigheters övervaknings- och tillsynsuppgifter och hantering av utredningar och granskningar.

↓ 1070/2009 art. 2.1 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

⇒ [...] ⇒ 3. ⇒ När det gäller funktionella luftrumsblock som sträcker sig över ⇒

⇒ [...] ⇒ [...] ⇒ . När det gäller tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ett ⇐ luftrum som faller under ⇔ två eller ⇔ flera medlemsstaters ansvarsområde, ⇒ särskilt när det gäller funktionella luftrumsblock, ⇒ ska de berörda medlemsstaterna ⇒ , när så är lämpligt, ⇒ ingå en överenskommelse om den tillsyn ⇒ som enligt denna förordning ska genomföras av dem ⇒ eller deras myndigheter ⇒ över ⇐ med avseende på de ⇔ berörda ⇔ leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster i dessa block. ⇒ ⇒ [...] ⇒

↓ 1070/2009 art. 2.1

~~4. Nationella tillsynsmyndigheter ska ha ett nära samarbete med varandra för att säkerställa adekvat övervakning av leverantörer av flygtrafiktjänster som innehar ett giltigt certifikat från en medlemsstat och som också tillhandahåller tjänster med avseende på det luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvarsområde. Sådant samarbete ska innefatta överenskommelser om hur fall av bristande efterlevnad av de tillämpliga gemensamma kraven i artikel 6 eller av villkoren i bilaga II ska hanteras.~~

↓ 1070/2009 art. 2.1

~~5. I händelse av gränsöverskridande tillhandahållande av flygtrafiktjänster ska sådana överenskommelser innebära ett avtal om ömsesidigt erkännande av de tillsynsuppgifter som fastställts i punkterna 1 och 2 och av resultaten av dessa uppgifter. Detta ömsesidiga erkännande ska också tillämpas då överenskommelser om erkännande mellan nationella tillsynsmyndigheter ingår i certifieringsprocessen för tjänsteleverantörer.~~

↓ ny

⇒ Rådet

4. Vid tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ett luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvar ska de överenskommelser som avses i punkt 3 föreskriva ömsesidigt erkännande av varje ~~medlemsstats eller deras~~ myndighets fullgörande av de [...] uppgifter som fastställs i den här förordningen och ömsesidigt erkännande av resultaten av fullgörandet av dessa uppgifter. De ska också ange vilken nationell tillsynsmyndighet som ska ansvara för de [...] uppgifter som avses i artikel [...] 4.1 .

↓ 1070/2009 art. 2.1

⇒ ny

⇒ Rådet

~~65.~~ Om det är tillåtligt enligt nationell lagstiftning och med tanke på det regionala samarbetet, får nationella tillsynsmyndigheter också sluta överenskommelser om uppdelning av ansvaret för tillsynsuppgifter. ⇒ [...] ⇐

⇒ 5a. Sådana överenskommelser som avses i denna artikel ska meddelas kommissionen.

↓ 1070/2009 art. 2.1

~~Artikel 3~~

~~Behöriga organ~~

~~1. Nationella tillsynsmyndigheter får besluta att helt eller delvis delegera de inspektioner och undersökningar som avses i artikel 2.2 till behöriga organ som uppfyller kraven i bilaga I.~~

~~2. En sådan delegering som beviljas av en nationell tillsynsmyndighet ska gälla inom gemenskapen för en tid av tre år med möjlighet till förlängning. Nationella tillsynsmyndigheter får överlämna åt vilken som helst av de behöriga organ som är belägna inom gemenskapen att utföra dessa inspektioner och undersökningar.~~

↓ 1070/2009 art. 1.5

~~Artikel 10~~

~~Konsultation med intressenter~~

~~1. Medlemsstaterna ska, i överensstämmelse med sin nationella lagstiftning, inrätta mekanismer för konsultation så att intressenter, inbegripet representativa yrkesorganisationer, på ett lämpligt sätt kan delta i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 550/2004 (anpassad)

KAPITEL III

~~BESTÄMMELSER FÖR~~ TILLHANDAHÅLLANDE AV TJÄNSTER

↓ 550/2004 (anpassad)

➡ Rådet

~~Artikel 6~~

~~Gemensamma krav~~

~~Gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen. De gemensamma kraven skall omfatta följande:~~

~~Teknisk och operativ kompetens och lämplighet.~~

~~System och förfaranden för flygsäkerhets- och kvalitetsstyrning.~~

~~Rapporteringssystem.~~

~~Tjänsternas kvalitet.~~

~~Finansiell styrka.~~

~~Ansvar och försäkringstäckning.~~

~~Ägande och organisationsstruktur, inbegripet förhindrande av intressekonflikter.~~

~~Mänskliga resurser, bland annat lämplig planering av personalstyrkan.~~

~~Säkerhet.~~

Artikel 67

⊗ ➡ [...] ☹ ⊗ ➡ Tillhandahållande av tjänster av ☹ ➡ [...] ☹ leverantörer av
flygtrafiktjänster

~~1. Tillhandahållande av alla flygtrafiktjänster inom gemenskapen skall omfattas av
medlemsstaternas certifiering.~~

↓ 550/2004

~~2. Ansökningar om certifiering skall lämnas till den nationella tillsynsmyndigheten i den
medlemsstat där sökanden bedriver sin huvudsakliga verksamhet och, i förekommande fall, har sitt
säte.~~

↓ ny

➡ Rådet

➡ [...] ☹

➡ 2. Utan att det påverkar artiklarna 7, 7a och 8.4 i denna förordning ska en enhet som ☹ uppfyller
kraven ➡ [...] ☹

➡ [...] ☹

☞ [...] ☞ i artiklarna 40 ☞ och ☞ [...] ☞ 41 i förordning (EU) 2018/1139 ☞ [...] ☞ och i de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval därav ha rätt att tillhandahålla flygtrafiktjänster för lufterumets användare inom unionen på icke-diskriminerande villkor. ☞ ☞ [...] ☞ .

☞ 2a. Ifall en medlemsstat har beviljat en leverantör av flygtrafiktjänster ett undantag från kravet på innehav av ett certifikat i enlighet med artikel 41.6 i förordning (EU) 2018/1139 får den medlemsstaten, oberoende av punkt 2, tillåta den tjänsteleverantören att tillhandahålla flygtrafiktjänster i den del av lufterummet som den ansvarar för och för vilken detta undantag beviljades samt i enlighet med villkoren i den artikeln.

3. Oberoende av punkt 2 får medlemsstater tillåta tillhandahållande av flygtrafiktjänster som avses i artikel 2.3 c i förordning (EU) 2018/1139 i hela eller delar av det lufterum som de ansvarar för av militären utan certifiering och/eller tillämpning av hela eller delar av denna förordning. I sådana fall ska den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut. Tillhandahållandet av dessa tjänster ska ske i enlighet med de villkor som fastställs i artikel 2.5 i förordning (EU) 2018/1139. ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

↓ 550/2004

~~3. Nationella tillsynsmyndigheter skall utfärda certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster om de uppfyller de gemensamma krav som avses i artikel 6. Certifikat får utfärdas för varje enskild flygtrafiktjänst som definieras i artikel 2 i ramförordningen eller för ett paket av sådana tjänster, bland annat de fall då en leverantör av flygtrafiktjänster, oavsett rättslig status, driver och underhåller sina egna kommunikations-, navigations- och övervakningssystem. Certifikaten skall regelbundet kontrolleras.~~

~~4. I certifikaten skall anges rättigheterna och skyldigheterna för leverantörer av flygtrafiktjänster, inklusive lufrumsanvändarnas tillgång till tjänsterna på en icke-diskriminerande grundval, med särskilt beaktande av säkerheten. Certifieringen får endast omfattas av de villkor som anges i bilaga II. Dessa villkor skall vara objektivt berättigade, icke-diskriminerande, proportionerliga och öppna för insyn.~~

~~5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får medlemsstaterna tillåta tillhandahållande av flygtrafiktjänster i hela eller delar av det luftrum som tillhör deras ansvarsområde utan certifikat, om leverantören av dessa tjänster erbjuder dem först och främst till flygplansrörelser som inte är allmän lufttrafik. I dessa fall skall den berörda medlemsstaten informera kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut och de åtgärder som har vidtagits för att säkerställa maximal överensstämmelse med de gemensamma kraven.~~

↓ 1070/2009 art. 2.3

~~7. De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka att de gemensamma kraven och de villkor som är knutna till certifikaten uppfylls. Uppgifter om sådan övervakning ska ingå i de årliga rapporter som medlemsstaterna ska lägga fram i enlighet med artikel 12.1 i ramförordningen. Om en nationell tillsynsmyndighet finner att innehavaren av ett certifikat inte längre uppfyller dessa krav eller villkor ska den vidta lämpliga åtgärder samtidigt som den ser till att tjänsterna upprätthålls under förutsättning att säkerheten inte äventyras. Dessa åtgärder får omfatta återkallande av certifikatet.~~

↓ 550/2004

~~8. Medlemsstaterna skall erkänna alla certifikat som har utfärdats i en annan medlemsstat i enlighet med denna artikel.~~

~~9. Medlemsstaterna får i undantagsfall skjuta upp efterlevnaden av denna artikel med sex månader efter den tidpunkt som framgår av artikel 19.2. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om sådana förlängningar och ange skälen till dessa.~~

↓ 1070/2009 art. 2.4

⇒ ny

⇒ Rådet

Artikel 78

Utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster

1. Medlemsstaterna ska se till att flygtrafikledningstjänster tillhandahålls med ensamrätt inom särskilda luftrumsblock avseende det luftrum som de ansvarar för. I detta syfte ska medlemsstaterna ~~utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som innehar ett giltigt certifikat i gemenskapen.~~

⇒ individuellt eller kollektivt utnämna en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster.

⇒ Medlemsstaterna ska ha handlingsfrihet att utnämna en eller flera leverantör(er) av flygtrafikledningstjänster, på villkor att leverantören/leverantörerna av flygtrafikledningstjänster uppfyller de krav som fastställs i denna artikel. ☹

⇒ 1a. ☹ Leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska uppfylla följande ⇒ kumulativa ☹ villkor: ⇐

↓ ny

⇒ Rådet

a) De ⇒ [...] ☹ inneha ⇒ r ☹ ett ⇒ [...] ☹ certifikat ⇒ [...] ☹ ⇒ i enlighet med ☹ artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 ⇒ [...] ☹ ⇒ eller en giltig deklaration i enlighet med artikel 41.5 i förordning (EU) 2018/1139, såvida de inte är undantagna från certifieringskravet i enlighet med artikel 2.3 c i förordning (EU) 2018/1139. ☹

b) De ⇒ [...] ☹ uppfyll ⇒ er ☹ ⇒ [...] ☹ de nationella säkerhets- och försvarskraven.

⇒ c) Deras huvudsakliga verksamhetsort är belägen på en medlemsstats territorium.

d) Medlemsstater eller medborgare i medlemsstater äger mer än 50 % av tjänsteleverantören och utövar faktisk kontroll över denna, antingen direkt eller indirekt via ett eller flera mellanliggande företag, om inte annat föreskrivs i ett avtal med ett tredjeland i vilket unionen är part. 

 [...] 

 En medlemsstat får, genom undantag från leden c och d, utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som har sin huvudsakliga verksamhetsort i ett tredjeland och/eller inte uppfyller de villkor som fastställs i led d till att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster i en begränsad del av det luftrum som medlemsstaten ansvarar för om den delen av luftrummet gränsar till ett luftrum som detta tredjeland ansvarar för. 

↓ 1070/2009 art. 2.4 (anpassad)

⇒ ny

 Rådet

~~2. Vid tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster ska medlemsstaterna se till att tillämpningen av denna artikel och artikel 10.3 inte förhindras av deras nationella rättssystem i form av krav på att leverantörer av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller tjänster i ett luftrum som faller under den medlemsstatens ansvar. ⇒ Utnämningen av leverantörer av flygtrafikledningstjänster får inte på något sätt villkoras av att dessa leverantörer~~

a) ägs av  den utnämmande  medlemsstaten eller dess medborgare, antingen direkt eller genom majoritetsägande,

b) bedriver sin huvudsakliga verksamhet eller har sitt säte i den  utnämmande  medlemsstaten, eller

c) endast använder inrättningar i den  utnämmande  medlemsstaten  [...] 

 om tillämpningen av sådana villkor innebär en omotiverad inskränkning av friheten att tillhandahålla tjänster eller etableringsfriheten. 

3. Medlemsstaterna ska ~~fastställa~~ ⇒ ange ⇐ de rättigheter och skyldigheter som ska uppfyllas av de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som ~~utnämns~~ ⇒ medlemsstaterna ⇐ [...] ⇐ har utnämnt ⇐ i enlighet med denna artikel ⇐ . ⇐ ⇐ [...] ⇐

↓ 1070/2009 art. 2.4

⇐ Rådet

~~4. Medlemsstaterna ska ha handlingsfriheten att välja en leverantör av flygtrafikledningstjänster på villkor att den senare uppfyller de krav och villkor som avses i artiklarna 6 och 7.~~

~~5. När det gäller funktionella luftrumsblock som inrättas i enlighet med artikel 9a och som sträcker sig över luftrum som faller under flera medlemsstaters ansvarsområde ska de berörda medlemsstaterna gemensamt utse, i enlighet med punkt 1 i denna artikel, en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster, minst en månad före införandet av det funktionella luftrumsblocket.~~

~~46.~~ Medlemsstaterna ska omedelbart underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om beslut som fattas i enlighet med denna artikel om utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster inom särskilda luftrumsblock i det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde.

⇐ Artikel 7a

Utnämning av leverantörer av flygvädertjänst

1. Medlemsstaterna får individuellt eller kollektivt utnämna en leverantör av flygvädertjänst med ensamrätt i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för, med beaktande av flygsäkerhetsöverväganden.

2. Medlemsstaterna skall utan dröjsmål underrätta kommissionen och andra medlemsstater om alla beslut som fattas på grundval av denna artikel.

Artikel 7b

Förbindelser mellan leverantörer av flygtrafiktjänster

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster får använda sig av tjänster från andra tjänsteleverantörer som innehar ett certifikat i enlighet med artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 eller en giltig deklARATION i enlighet med artikel 41.5 i förordning (EU) 2018/1139, såvida de inte är undantagna från certifieringskravet i enlighet med artikel 2.3 c i förordning (EU) 2018/1139. Sådant samarbete ska i tillämpliga fall ske i enlighet med artikel 8.

För leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämns i enlighet med artikel 7 och leverantörer av flygvädertjänst som utnämns i enlighet med artikel 7a, ska sådant samarbete vara föremål för tillstånd från de berörda medlemsstaterna.

2. Vid tillämpning av punkt 1 ska leverantörer av flygtrafiktjänster formalisera sina arbetsrelationer med hjälp av skriftliga avtal eller likvärdiga juridiska överenskommelser i vilka varje leverantörs särskilda uppgifter, inbegripet ekonomiska uppgörelser i tillämpliga fall, och funktioner fastställs. Dessa avtal eller överenskommelser ska anmälas till den berörda nationella tillsynsmyndigheten eller berörda myndigheter.

För leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämns i enlighet med artikel 7 och leverantörer av flygvädertjänst som utnämns i enlighet med artikel 7a, ska villkoren för detta avtal vara föremål för godkännande av de berörda medlemsstaterna. ☹

↕ ny

☞ Rådet

Artikel 8

Villkor avseende tillhandahållandet av CNS-, AIS-, ADS- och MET-tjänster samt

☞ tillhandahållande av ☹ flygtrafikledningstjänster ☞ [...] ☹ ☞ för inflygnings- och flygplatskontroll ☹

1. ☞ [...] ☹ ☞ Utan att det påverkar de rättigheter och skyldigheter som fastställts av den utnämmande medlemsstaten enligt artikel 7.3 ☹ får ☞ utnämnda ☹ leverantörer av flygtrafikledningstjänster besluta att upphandla CNS-, AIS- ☞ [...] ☹ ☞ eller ☹ ADS- ☞ [...] ☹ tjänster ☞ [...] ☹ .

☞ [...] ☞

☞ 1a. Förutom i fall då medlemsstaterna har utnämnt en leverantör av flygvädertjänst i enlighet med artikel 7a får medlemsstaterna tillåta leverantörer av flygtrafikledningstjänster att upphandla flygvädertjänst. ☞

☞ 1b. ☞ ☞ [...] ☞ ☞ M ☞ edlemsstaterna ☞ [...] ☞ ☞ får ☞ tillåta flygplatsoperatörer ☞ eller en grupp av flygplatsoperatörer ☞ att ☞ [...] ☞ upphandla flygtrafikledningstjänster ☞ [...] ☞ för flygplatskontroll ☞ [...] ☞ ☞ [...] ☞ ☞ och/eller ☞ flygtrafikledningstjänster ☞ [...] ☞ för inflygningskontroll ☞ [...] ☞ .

☞ [...] ☞ ☞ I sådana fall ska anbudsspecifikationerna, inbegripet kraven på tjänstekvalitet, vara föremål för medlemsstaternas godkännande. Medlemsstaterna ska utnämna den tjänsteleverantör som väljs ut som ett resultat av den upphandling som avses i denna punkt. ☞

4. En leverantör av CNS-, AIS-, ADS- eller MET-tjänster eller flygtrafikledningstjänster ☞ [...] ☞ ☞ för flygplatskontroll eller inflygningskontroll ☞ får väljas ut ☞ och i tillämpliga fall utnämnas, ☞ för att tillhandahålla tjänster i en medlemsstat endast ☞ [...] ☞ ☞ som ett resultat av en upphandling i enlighet med punkterna 1, 1a eller 1b, under förutsättning att den uppfyller följande kumulativa villkor: ☞

- a) ☞ [...] ☞ ☞ Innehav av ett certifikat i enlighet med artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 eller en giltig deklaration i enlighet med artikel 41.5 i förordning (EU) 2018/1139, såvida den inte är undantagen från certifieringskraven i enlighet med artikel 2.3 c i förordning (EU) 2018/1139. ☞
- b) ☞ D ☞ ☞ [...] ☞ dess huvudsakliga verksamhetsort är belägen på en medlemsstats territorium ☞ [...] ☞ ☞ . ☞
- c) ☞ M ☞ ☞ [...] ☞ edlemsstater eller medborgare i medlemsstater äger mer än 50 % av tjänsteleverantören och utövar den faktiska kontrollen över denna, antingen direkt eller indirekt via ett eller flera andra företag, om inte annat föreskrivs i ett avtal med ett tredjeland i vilket unionen är part ☞ . ☞ ☞ [...] ☞
- d) ☞ [...] ☞ ☞ T ☞ tjänsteleverantören ☞ [...] ☞ ☞ efterlever ☞ nationella säkerhetskrav och försvarskrav.

☞ Genom undantag från leden b och c får en leverantör av globala satellittjänster som beviljats ett certifikat i enlighet med artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 för att tillhandahålla tjänster i unionen före antagandet av denna förordning väljas ut för att tillhandahålla sådana tjänster i unionen även om detta inte uppfyller de villkor som fastställts i leden b och c. ☞

5. Artiklarna ☞ [...] ☞ ☞ 13, 13a, 13b och ☞ 17 och ☞ [...] ☞ ☞ genomförandereglerna för dessa artiklar antagna på grundval av artikel 18 ☞ ska inte tillämpas på ☞ flygvädertjänst som tillhandahålls av leverantörer av flygvädertjänst som valts ut eller på ☞ leverantörer av flygtrafikledningstjänster ☞ [...] ☞ som utnämnts till följd av ett upphandlingsförfarande ☞ som genomförts ☞ i enlighet med ☞ [...] ☞ ☞ punkterna 1a och 1b ☞ . ☞ [...] ☞ ☞ ☞ ☞ De berörda ☞ leverantörer ☞ na ☞ av flygtrafikledningstjänster ☞ [...] ☞ ska i övervakningssyfte överlämna ☞ relevanta ☞ data om flygtrafiktjänsters prestanda inom ☞ de ☞ nyckelprestationsområden ☞ [...] ☞ ☞ som avses i artikel 10.2 a och inom säkerhetsområdet ☞ till den nationella tillsynsmyndigheten och ☞ [...] ☞ ☞ kommissionen ☞ .

☞ [...] ☞

Artikel 9

Tillhandahållande av gemensamma informationstjänster

1. Om ☞ [...] ☞ ☞ CIS ☞ tillhandahålls ska de data som sprids ha den integritet och kvalitet som krävs för att möjliggöra ett säkert ☞ och tryggt ☞ tillhandahållande av tjänster för trafikledning avseende obemannade luftfartyg.

2. ☞ [...] ☞ ☞ CIS-leverantören ska uppfylla följande kumulativa krav:

a) De ska uppfylla de nationella säkerhets- och försvarskraven.

b) Deras huvudsakliga verksamhetsort ska vara belägen på en medlemsstats territorium.

c) Medlemsstater eller medborgare i medlemsstater ska äga mer än 50 % av tjänsteleverantören och utöva faktisk kontroll över den, antingen direkt eller indirekt via ett eller flera mellanliggande företag, om inte annat föreskrivs i ett avtal med ett tredjeland i vilket unionen är part. ☞

3. Kostnaderna på vilka priset för CIS är baserade ska redovisas i ett separat konto som är skilt från räkenskaperna för den berörda operatörens övriga verksamhet och ska vara ☞ tillgängliga för den berörda nationella tillsynsmyndigheten. ☹

☞ Om CIS tillhandahålls med ensamrätt ska medlemsstaterna föreskriva att priset för CIS ska baseras på de fasta och rörliga kostnaderna för tillhandahållandet av den berörda tjänsten och/eller inbegripa ett påslag som återspeglar en lämplig avvägning mellan risk och avkastning. ☹ ☞ [...] ☹.

☞ [...] ☹

☞ [...] ☹ ☞ 4. Det pris som fastställs av ☹ ☞ [...] ☹ ☞ CIS-I ☹ leverantören ☞ [...] ☹ ska ☞ [...] ☹ ☞ vara föremål ☹ för den berörda nationella tillsynsmyndighetens bedömning och godkännande. ☞ Priser för sådana tjänster ska offentliggöras. ☹

☞ [...] ☹ ☞ 5. Data som är nödvändiga för verksamhet med ☹ obemannade luftfartyg ☞ [...] ☹ ☞ i U-space-luftrummet ska ☹ göras tillgängliga ☞ [...] ☹ ☞ på icke-diskriminerande grund, utan att det påverkar nationell säkerhet, allmän ordning eller försvarspolitiska intressen ☹ av leverantörer av flygtrafiktjänster. ☞ [...] ☹ ☞ CIS-I ☹ leverantörer ☞ [...] ☹ ska använda dessa data endast för operativa ändamål som gäller de tjänster de tillhandahåller. ☞ [...] ☹

Priserna för tillgång till sådana data ska baseras på ☞ [...] ☹ ☞ de extra kostnader för att göra dessa data tillgängliga och kostnaden för att ta fram dessa data, ifall de senare kostnaderna inte omfattas av artikel 20 och såvida inte medlemsstaterna använder andra finansiella resurser för att täcka sådana kostnader ☹ .

☞ Artikel 9a

Operativa data för allmän flygtrafik – tillgänglighet och tillträde

1. När det gäller allmän flygtrafik ska relevanta operativa data göras tillgängliga i realtid, på icke-diskriminerande grund och utan att det påverkar nationell säkerhet, allmän ordning eller försvarspolitiska intressen, av alla leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumsanvändare, flygplatser och nätverksförvaltaren, även på gränsöverskridande basis och på unionsnivå. Sådan tillgänglighet ska gynna certifierade leverantörer av flygtrafiktjänster, militära enheter som ansvarar för säkerhets- och försvarsverksamhet, militära leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumsanvändare och flygplatser samt nätverksförvaltare som avgett en deklaration. Uppgifterna ska användas endast för verksamhetsrelaterade ändamål.

3. Tillträde till relevanta operativa data som avses i punkt 1 ska beviljas gratis för myndigheterna med ansvar för säkerhet, allmän ordning och försvar samt till nationella tillsynsmyndigheter, nationella behöriga myndigheter, nätverksförvaltaren och byrån i enlighet med förordning (EU) 2018/1139.

4. I enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 ska kommissionen fastställa vilka specifika operativa data som denna artikel ska omfatta och fastställa de tekniska aspekterna av ett sådant tillhandahållande av data.

Artikel 9b

Organ för prestationsgranskning

1. I enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 får kommissionen, genom en genomförandeakt, utnämna ett oberoende och opartiskt organ för prestationsgranskning. Organet för prestationsgranskning ska inte ha någon tillsynsfunktion eller några beslutsbefogenheter. Dess roll ska begränsas till rådgivning och stöd till kommissionen och de nationella tillsynsmyndigheterna på begäran om i synnerhet insamling, undersökning, validering och spridning av relevanta data samt genomförandet av det prestationssystem som fastställs i artiklarna 10–18 och av det avgiftssystem som fastställs i artiklarna 19–23. Kommissionen och de nationella tillsynsmyndigheterna ska förbli ansvariga för genomförandet av sina uppgifter och skyldigheter enligt denna förordning. Kommissionen ska övervaka att organet för prestationsgranskning utför sina uppgifter korrekt.

2. Om kommissionen beslutar att utnämna ett organ för prestationsgranskning i enlighet med punkt 1 ska den, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3, anta utförliga regler vad gäller i synnerhet utnämningsperioden för organet för prestationsgranskning, sammansättningen av organet för prestationsgranskning, urvals- och utnämningsförfarandet samt mandatperioden för medlemmarna i organet för prestationsgranskning, inbegripet när så är relevant för ordföranden för organet för prestationsgranskning, arvodena, utgifterna och ersättningen för medlemmarna i organet för prestationsgranskning, uppgifterna för organet för prestationsgranskning i enlighet med och inom ramen för gränserna i denna förordning samt de specifika finansieringsvillkoren för verksamheten vid organet för prestationsgranskning. 

↓ 550/2004

~~Artikel 9~~

~~Utnämning av leverantörer av flygvädertjänster~~

~~1. Medlemsstaterna får utse en leverantör av flygvädertjänster att leverera alla eller delar av flygväderdata med ensamrätt i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för med beaktande av flygsäkerhetsöverväganden.~~

~~2. Medlemsstaterna skall utan dröjsmål underrätta kommissionen och andra medlemsstater om beslut inom ramen för denna artikel med avseende på utnämning av leverantör av flygvädertjänster.~~

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

Artikel ~~1044~~

Prestationssystem

1. För att förbättra ☒ prestandan hos ☒ ~~kvaliteten på~~ flygtrafiktjänster och nät ☞ [...] ☞ ☞ verksförvaltning ☞ inom det gemensamma europeiska luftrummet ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nät ☞ [...] ☞ ☞ verksförvaltning ☞ ~~införas~~ ⇒ tillämpas i enlighet med denna artikel och artiklarna 11–18. ☞ ~~Det ska omfatta följande:~~

2. Prestationssystemet ska genomföras under referensperioder, som ska vara minst ☞ [...] ☞ ☞ tre ☞ år och högst fem år. Prestationssystemet ska omfatta följande:

a) ~~Gemenskapsomfattande~~ ☒ Unionsomfattande ☒ prestationsmål ☞ för flygtrafiktjänster under väg ☹ inom ☒ nyckelprestationsområdena ☒ ~~nyckelområdena ur kvalitetshänseende säkerhet~~, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet ☞ för varje referensperiod ☹.

b) ~~Nationella planer~~ ☒ Prestationsplaner ☒ ~~eller planer för funktionella luftrumsblock~~, inklusive ☞ bindande ☹ prestationsmål, ~~för att säkra överensstämmelse med de gemenskapsomfattande prestationsmålen~~ ☞ ☞ och i tillämpliga fall stimulansåtgärder ☹ inom de nyckelprestationsområden som nämns i punkt a, för varje referensperiod ☹.

c) Regelbunden granskning, övervakning och benchmarking av ~~kvaliteten~~ ☒ prestanda ☒ ~~på flygtrafiktjänster och nätfunktioner~~ ☞ inom ☞ de ☹ nyckelprestationsområden ☞ [...] ☹ ☞ som avses i led a och mot bakgrund av relevanta säkerhetsindikatorer som fastställs i samordning med byrån ☹ ☹.

☞ [...] ☹

~~2. I enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 får kommissionen utse Eurocontrol eller något annat opartiskt behörigt organ att agera som ett organ för prestationsgranskning. Organet för prestationsgranskning ska bistå kommissionen i samarbete med de nationella tillsynsmyndigheterna samt på deras begäran även bistå dessa, i genomförandet av det prestationssystem som avses i punkt 1. Kommissionen ska se till att organet för prestationsgranskning agerar oberoende när det utför de uppgifter som kommissionen tilldelat det.~~

~~3. a) De gemenskapsomfattande prestationsmålen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst ska antas av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3, efter det att hänsyn tagits till relevant information från nationella tillsynsmyndigheter på nationell nivå eller funktionell luftrumsblocknivå.~~

~~b) De nationella eller funktionella luftrumsblockplaner som avses i punkt 1 b ska upprättas av de nationella tillsynsmyndigheterna och antas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Dessa planer ska omfatta bindande nationella mål eller funktionella luftrumsblockmål och en lämplig plan för stimulansåtgärder som ska godkännas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Planerna ska upprättas i samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumets användare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare.~~

- e) ~~Kommissionen ska bedöma huruvida de nationella eller funktionella lufttrumsblockmålen överensstämmer med de gemenskapsomfattande prestationsmålen utifrån de kvalitetskriterier som avses i punkt 6 d.~~
- ~~I den händelse att kommissionen slår fast att en eller fler av de nationella eller funktionella lufttrumsblockmålen inte uppfyller bedömningskraven kan kommissionen, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2, rekommendera att den eller de berörda nationella tillsynsmyndigheterna ska föreslå reviderade prestationsmål. Medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga ska anta reviderade prestationsmål och lämpliga åtgärder som de i god tid ska meddela till kommissionen.~~
- ~~Om kommissionen finner att de reviderade prestationsmålen och de aviserade åtgärderna är otillräckliga kan kommissionen, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3, besluta att medlemsstaterna i fråga ska vidta korrigeringsåtgärder.~~
- ~~Alternativt får kommissionen, med lämplig styrkande bevisning, besluta om en översyn av de gemenskapsomfattande prestationsmålen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3.~~
- d) ~~Referensperioden för prestationssystemet enligt punkt 1 ska uppgå till minst tre och högst fem år. Medlemsstaterna och/eller de nationella tillsynsmyndigheterna ska under denna period, i den händelse att de nationella eller funktionella lufttrumsblockmålen inte uppfylls, vidta de lämpliga åtgärder som de har utarbetat. Den första referensperioden ska omfatta de första tre åren efter antagandet av de genomförandebestämmelser som avses i punkt 6.~~
- e) ~~Kommissionen ska göra regelbundna bedömningar om huruvida och i vilken omfattning prestationsmålen har uppfyllts samt framlägga resultaten av dessa bedömningar till kommittén för det gemensamma lufrummet.~~
3. ~~I prestationssystemet enligt punkt 1 ska följande förfaranden ingå~~ ☒ ☑ [...] ☐ ☑ Det prestationssystem som avses i punkterna 1 och ☐ 2 ska baseras på följande ☒ :

- a) Insamling, validering, undersökning, utvärdering och spridning av relevanta uppgifter om kvaliteten på ✕ prestanda hos ✕ flygtrafiktjänster och nät ➡ [...] ➡ verksförvaltning ➡ från alla relevanta parter, bland dem leverantörer av flygtrafiktjänster, lufterummets användare, flygplatsoperatörer, nationella tillsynsmyndigheter, ➡ nationella behöriga myndigheter, ➡ ➡ [...] ➡ ➡ och andra nationella myndigheter ➡ ➡ , byrån, nätverksförvaltaren ➡ och Eurocontrol.
-

↕ ny

➡ Rådet

- b) Viktiga prestationsindikatorer för fastställande av mål inom ➡ de ➡ nyckelprestationsområden ➡ som avses i punkt 2 a ➡ ➡ [...] ➡ .
- c) Indikatorer för att övervaka prestationer inom ➡ de ➡ nyckelprestationsområden ➡ som avses i punkt 2 a och relevanta ➡ ➡ [...] ➡ säkerhet ➡ [...] ➡ ➡ indikatorer i samordning med byrån ➡ .
- ➡ cc) En metod för beräkning av nedbrytningsvärden. ➡
- d) ➡ [...] ➡ ➡ Principer för inrättandet ➡ av prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster, och ➡ [...] ➡ för nätverks ➡ [...] ➡ ➡ förvaltningen, samt innehållet i sådana planer ➡ .
- e) Bedömningen av utkastet till prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster och nätverks ➡ [...] ➡ ➡ förvaltning ➡ .
- f) Övervakning av prestationsplaner, inbegripet lämpliga varningsmekanismer för översyn av prestationsplaner och prestationsmål och för översyn av unionsomfattande prestationsmål under en referensperiod.
- g) Benchmarking av leverantörer av flygtrafiktjänster ➡ när så är relevant ➡ .

h) Incitamentsystem, inbegripet ☞ [...] ☹ ☞ både ekonomiska positiva och ☹ negativa ☞ [...] ☹ incitament som är tillämpliga om en leverantör av flygtrafikledningstjänster ☞ överträffar eller ☹ inte uppfyller de relevanta bindande prestationsmålen ☞ för flygtrafiktjänster ☹ under referensperioden ☞, såvida inte denna under- eller överprestation beror på skäl som står bortom kontroll för leverantören av flygtrafiktjänster ☹ ☞ [...] ☹.

i) Riskdelningsmekanismer med avseende på trafik och kostnader.

j) Tidsplaner för fastställande av mål, bedömning av prestationsplaner och prestationsmål, övervakning och benchmarking.

☞ [...] ☹

l) Mekanismer för att hantera oförutsebara och betydande händelser som har en väsentlig inverkan på genomförandet av prestations- och avgiftssystemen.

☞ 4. Vid fastställandet av prestationsmålen i prestationsplanerna, utarbetandet och bedömningen av utkasten till prestationsplaner, inbegripet fördelningen av kostnader mellan avdelningar, och övervakningen och benchmarkingen av prestationer för flygtrafiktjänster och nätverksförvaltning ska hänsyn tas till inverkan av lokala förhållanden och faktorer som står bortom kontroll för leverantören av flygtrafikledningstjänster och nätverksförvaltaren. ☹

Fastställande av unionsomfattande prestationsmål

1. I enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 och med punkterna 2 och 3 i denna artikel ska kommissionen anta de unionsomfattande prestationsmålen för flygtrafiktjänster underväg inom de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a för varje referensperiod och fastställa längden på denna period. I samband med dessa unionstäckande prestationsmål får kommissionen fastställa kompletterande utgångsvärden, tröskelvärden för varning, nedbrytningsvärden och benchmarkgrupper, i syfte att möjliggöra bedömning och godkännande av utkast till prestationsplaner i enlighet med de kriterier som avses i artikel 13.3, 13.3a och i artikel 13a.

2. De unionsomfattande prestationsmål som avses i punkt 1 ska fastställas på grundval av följande grundläggande kriterier:

a) De ska gradvis sträva efter förbättringar med avseende på flygtrafiktjänsternas miljömässiga, operativa och ekonomiska prestanda.

b) De ska vara realistiska och möjliga att uppnå under den berörda referensperioden, vilket möjliggör ett effektivt, hållbart och resiliellt tillhandahållande av flygtrafiktjänster samtidigt som de främjar en mer långsiktig teknisk utveckling.

c) De ska ta hänsyn till referensperiodens ekonomiska och operativa sammanhang, inbegripet trafikprognoser och operativa data samt de ömsesidiga kopplingarna mellan de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a och behovet av att uppfylla EU:s miljömål.

d) De ska ta hänsyn till de säkerhetsindikatorer som avses i artikel 10.2 c.

3. I syfte att förbereda sina beslut om unionsomfattande prestationsmål ska kommissionen samråda med och samla in alla nödvändiga synpunkter från nationella myndigheter, Eurocontrol och operativa berörda parter och får begära ett yttrande från ett organ för prestationsgranskning ifall ett organ för prestationsgranskning har utnämnts i enlighet med artikel 9b.

Prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster

1. Medlemsstaterna ska, för varje referensperiod, individuellt eller kollektivt på funktionell lufttrumsblocknivå anta ett utkast till prestationsplan, som utarbetats av den nationella tillsynsmyndigheten, med bidrag från andra nationella myndigheter om detta är relevant, och som i synnerhet är baserat på bidragen från den/de utnämnda leverantören/leverantörerna av flygtrafiktjänster för alla flygtrafiktjänster som den tjänsteleverantören tillhandahåller och, i tillämpliga fall, upphandlar från andra leverantörer.

Utkastet till prestationsplan ska antas efter det att unionsomfattande prestationsmål har fastställts och före inledningen av den berörda referensperioden.

1a. Före inledningen av varje referensperiod ska varje nationella tillsynsmyndighet fastställa kriterierna för fördelning av kostnader som är gemensamma för flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon mellan de två tjänstekategorierna, med beaktande av principen om kostnadssambanden. Den ska ta med denna information i utkastet till prestationsplan. Den nationella tillsynsmyndigheten ska säkerställa att kostnadsbaserna för avgifter uppfyller dessa kriterier och kraven i artikel 20.

1b. För varje referensperiod ska den nationella tillsynsmyndigheten fastställa och ta med i utkastet till prestationsplan, inom de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a, prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg, i överensstämmelse med de unionsomfattande prestationsmålen och prestationsmålen för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon. Dessa utkast till prestationsplaner ska ta hänsyn till den europeiska ATM-generalplanen och de ömsesidiga kopplingarna mellan de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a och behovet av att uppfylla EU:s relevanta säkerhetskrav och EU:s miljömål.

2. De utkast till prestationsplan som avses i punkt 1 ska innehålla relevant information, särskilt trafikprognoser och operativa data, från Eurocontrol och nätverksförvaltaren eller lokala källor enligt vad som är lämpligt.

☞ [...] ☞ Vid utarbetandet av utkastet till prestationsplan ska den nationella tillsynsmyndigheten ☞ samråda med företrädare för lufterumets användare och, i förekommande fall, militära myndigheter, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare ☞ samt ☞ [...] ☞ den nationella behöriga myndighet ☞ en om den nationella tillsynsmyndigheten och den nationella behöriga myndigheten är två olika enheter. ☞ [...] ☞ Överensstämmelsen ☞ med förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav ☞ ska verifieras ☞ .

3. ☞ [...] ☞

Överensstämmelse mellan prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg ☞ , som ska tas med i utkastet till prestationsplan, ☞ och unionstäckande prestationsmål ska fastställas ☞ med hänsyn till lokala förhållanden och ömsesidiga kopplingar mellan de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a och säkerhet samt ☞ i enlighet med ☞ samtliga eller delar av ☞ följande kriterier:

a) Om nedbrytningsvärden har fastställts i samband med unionsomfattande prestationsmål, en jämförelse mellan prestationsmålen i utkastet till prestationsplan och dessa nedbrytningsvärden.

b) Utvärdering av prestationsförbättringar över tid, för den referensperiod som omfattas av prestationsplanen, och dessutom för den totala period som omfattar både den föregående referensperioden och den referensperiod som omfattas av prestationsplanen.

c) En jämförelse mellan den planerade prestationsnivån för den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänster ☞ [...] ☞ inom den relevanta ☞ benchmarkgrupp ☞ en ☞ .

☞ Bedömningen av överensstämmelsen mellan prestationsmålen i nyckelprestationsområdet för kostnadseffektivitet ska inte inbegripa de kostnader som avses i artikel 20.3 b, d och e. ☞

☞ 3a. ☞ Det antagna ☞ [...] ☞ u ☞ tkastet till prestationsplan ska dessutom uppfylla följande villkor:

a) Viktiga antaganden som används som en grund för fastställande av mål och åtgärder avsedda att uppnå målen under referensperioden, inbegripet utgångsvärden, trafikprognoser och ekonomiska antaganden, måste vara korrekta, adekvata och sammanhängande ☞ vid tidpunkten för utarbetande av prestationsplanen ☞ .

b) ➡ Det antagna ➡ [...] ➡ u ➡ tkastet till prestationsplan måste vara fullständigt i fråga om data och underlag.

c) Kostnadsbaser för avgifter måste vara förenliga med artikel 20.

➡ [...] ➡

➡ 3b. Det antagna utkastet till prestationsplaner ska offentliggöras utan att det påverkar känsliga uppgifters sekretess. ➡

➡ 5. Det antagna utkastet till prestationsplaner ➡ ska lämnas in till ➡ [...] ➡ ➡ kommissionen ➡
➡ [...] ➡ för bedömning och godkännande ➡ i enlighet med artikel 13a ➡ .

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ Artikel 13a

Bedömning av prestationsmålen och prestationsplanerna av kommissionen

Kommissionen ska ➡ bedöma prestationsmålen för flygtrafiktjänster under väg och ➡ det antagna utkastet till ➡ prestationsplaner ➡ [...] ➡ ➡ som avses i artikel 13 ➡ i enlighet med de kriterier och villkor som anges i ➡ [...] ➡ ➡ artikel 13.3 och 13.3a ➡ .

➡ [...] ➡

➡ 2. Om överensstämmelse mellan ➡ prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg ➡ [...] ➡
➡ och ➡ de unionsomfattande prestationsmålen ➡ [...] ➡ ➡ [...] ➡ ➡ [...] ➡ ➡ inte kan fastställas på grundval av kriterierna i artikel 13.3 ska kommissionen bedöma huruvida avvikelser från dessa kriterier kan motiveras av lokala förhållanden och/eller ömsesidiga kopplingar mellan de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a, mot bakgrund av den information som lämnats i utkastet till prestationsplaner och flygsäkerhetsöverväganden. Om så är fallet ska prestationsmålen för flygtrafiktjänster under väg anses stämma överens med de unionsomfattande målen. ➡

Kommissionen får tillåta en avvikelse för prestationsmålen för flygtrafiktjänster under väg från de unionsomfattande prestationsmålen när det gäller kostnadseffektivitet, eller nyckelprestationsområden för kapacitet om så krävs för att säkerställa överensstämmelse för dessa tjänster med de unionsomfattande prestationsmålen när det gäller nyckelprestationsområdet för miljö. Dessutom ska avvikelser tillåtas för att möjliggöra överensstämmelse med EU:s relevanta säkerhetskrav i förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav.

3. Om kommissionen finner att det antagna utkastet till prestationsplan uppfyller kriterierna och villkoren i artikel 13.3 och 13.3a jämförda med punkt 2 i denna artikel ska den godkänna det i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

4. Om kommissionen finner att det råder tvivel kring överensstämmelsen av utkastet till prestationsplan med kriterierna och villkoren i artikel 13.3 och 13.3a jämförda med punkt 2 i denna artikel ska den inleda en utförlig granskning av detta utkast till prestationsplan, och i samband med detta om så krävs begära ytterligare information från den berörda medlemsstaten.

5. Om kommissionen, efter att ha utfört denna utförliga granskning, finner att utkastet till prestationsplan uppfyller kriterierna och villkoren i artikel 13.3 och 13.3a jämförda med punkt 2 i denna artikel ska den godkänna det i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

Om kommissionen däremot finner att utkastet till prestationsplan inte är förenligt med dessa kriterier och villkor ska den anta ett beslut där korrigerande åtgärder fastställs som den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ska vidta, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

Den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de åtgärder som den eller de har vidtagit i enlighet med detta beslut och lämna information som påvisar att dessa åtgärder stämmer överens med detta beslut.

Om kommissionen finner att dessa åtgärder är tillräckliga för att säkerställa överensstämmelse med dess beslut ska den underrätta den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna om detta och godkänna utkastet till prestationsplan i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

Om kommissionen finner att dessa åtgärder inte är tillräckliga för att säkerställa överensstämmelse med beslutet ska den underrätta den berörda medlemsstaten och, när så är lämpligt, ingripa för att ta itu med den bristande överensstämmelsen, inbegripet genom de ingripanden som föreskrivs i artikel 258 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

↕ ny

➡ Rådet

➡ 6. ➡ Utkast till prestationsplaner som godkänts av ➡ [...] ➡ kommissionen enligt denna artikel ➡ ska antas av de berörda ➡ medlemsstaterna ➡ [...] ➡ som slutgiltiga planer och ska offentliggöras ➡ , utan att detta påverkar känsliga uppgifters sekretess ➡ .

➡ Artikel 13b

Prestationsövervakning

1. Den nationella tillsynsmyndigheten ska, i samarbete med den nationella behöriga myndigheten om denna är en annan enhet, bedöma huruvida de flygtrafiktjänster som tillhandahålls i det luftrum som de ansvarar för uppfyller prestationsmålen i de prestationsplaner som godkänts i enlighet med artikel 13a, huruvida dessa planer har genomförts korrekt och huruvida den ska genomföra de positiva eller negativa incitament ur de system som avses i artikel 10.3 h. ➡

➡ [...] ➡ 2. ➡ Den ➡ [...] ➡ nationella tillsynsmyndigheten ska regelbundet utfärda rapporter om övervakningen av prestanda för flygtrafiktjänster ➡ [...] ➡ som tillhandahålls av de utnämnda ➡ leverantörer ➡ na ➡ av flygtrafikledningstjänster, och ➡ [...] ➡ offentliggöra resultaten av dessa bedömningar ➡ , utan att det påverkar känsliga uppgifters sekretess ➡ .

De [...] utnämnda [...] leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska tillhandahålla den information och de data som krävs för sådan övervakning [...]. Detta ska omfatta information och data avseende faktiska kostnader [...] för de tillhandahållna tjänsterna och, i tillämpliga fall, utan att detta påverkar känsliga uppgifters sekretess, data avseende faktiska kostnader för tjänster som upphandlats från andra tjänsteleverantörer .

2a. Om prestationsmålen i prestationsplanerna inte uppnås eller prestationsplanen inte genomförs korrekt ska den nationella tillsynsmyndigheten [...] bedöma huruvida detta beror på flygsäkerhetsöverväganden eller externa faktorer bortom kontroll för leverantören av flygtrafikledningstjänster. Mer specifikt ska den nationella tillsynsmyndigheten bedöma inverkan av eventuella negativa effekter av åtgärder som antagits för att förbättra nätverkets övergripande funktion på den faktiska prestationen hos leverantören av flygtrafikledningstjänster. Om den bristande prestationen inte kan motiveras av flygsäkerhetsöverväganden eller externa faktorer ska den nationella tillsynsmyndigheten kräva att [...] korrigering åtgärder [...] ska vidtas av leverantören [...] av flygtrafikledningstjänster .

2b. Ekonomiska positiva och negativa incitament bör ta hänsyn till försämringen av tjänsten och vara proportionell gentemot storleken på variationen mellan den uppnådda prestationen och prestationsmålen i prestationsplanerna.

Ekonomiska positiva och negativa incitament får endast användas om över- eller underprestationen kan hänföras till den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänster. Sådana negativa incitament ska inte utformas på så vis att de påverkar den ekonomiska bärkraften för denna leverantör av flygtrafikledningstjänster, och inte heller säkerheten för och kvaliteten på tillhandahållandet av tjänster.

3. Kommissionen ska göra regelbundna bedömningar om huruvida de unionsomfattande prestationsmålen överlag har uppfyllts och överlämna resultatet till den kommitté som avses i artikel 37.1. .

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

Prestationsplan för nätverket

1. Nätverksförvaltaren ska för varje referensperiod ☞ i enlighet med den process för gemensamt beslutsfattande som avses i artikel 27.7 ☞ utarbeta ett utkast till prestationsplan för nätverket ☞ [...] ☞ .

Utkastet till prestationsplan för nätverket ska utarbetas efter det att unionsomfattande prestationsmål har fastställts och före inledningen av den berörda referensperioden. Den ska innehålla ☞ sådana ☞ prestationsmål inom nyckelprestationsområdena ☞ [...] ☞ ☞ som avses i artikel 10.2 a ☞ .

2. Utkastet till prestationsplan för nätverket ska överlämnas till ☞ [...] ☞ kommissionen ☞ för bedömning och antagande ☞ .

☞ [...] ☞ ☞ K ☞ ommissionen ☞ [...] ☞ ☞ ska bedöma ☞ utkastet till prestationsplan för nätverket på grundval av följande grundläggande kriterier:

a) Övervägande av prestationsförbättringar över tid, för den referensperiod som omfattas av prestationsplanen, och ☞ [...] ☞ för den tidsram som omfattar både den föregående referensperioden och den referensperiod som omfattas av prestationsplanen ☞ samt för det bidrag som lämnas till de unionsomfattande prestationsmålen ☞ .

b) Fullständigheten ☞ och överensstämmelsen ☞ i utkastet till prestationsplan för nätverket när det gäller data och underlag ☞ , inbegripet de nyckelantaganden som tillämpas och trafikprognoser ☞ .

☞ 2b. ☞ Om kommissionen finner att utkastet till prestationsplan för nätverket är fullständigt och uppvisar tillfredsställande prestationsförbättringar ska den anta utkastet till prestationsplan för nätverket som en slutgiltig plan. I annat fall ☞ [...] ☞ ☞ ska ☞ kommissionen begära att nätverksförvaltaren lämnar in ett reviderat utkast till prestationsplan för nätverket.

Översyn av prestationsmål och prestationsplaner under en referensperiod

1. Om de unionsomfattande prestationsmålen under en referensperiod inte längre är tillräckliga, mot bakgrund av väsentligt ändrade omständigheter ☞ eller säkerhetsförhållanden ☞, och om översynen av ☞ ett eller flera ☞ mål är nödvändig och proportionell, ska kommissionen se över dessa unionsomfattande prestationsmål. Artikel 11 ska tillämpas på ett sådant beslut. ☞ [...] ☞

☞ Om prestationsmålen i de prestationsplaner som antagits i enlighet med artikel 13a.6 efter ☞ en sådan översyn ☞ [...] ☞ ☞ inte längre överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen ska medlemsstaterna revidera dessa planer vad gäller de ☞ ☞ [...] ☞ ☞ berörda prestationsmålen. ☞ ☞ [...] ☞ ☞ A ☞ rtiklarna 13 och ☞ [...] ☞ ☞ 13a ☞ ska tillämpas ☞ vid revideringen av dessa planer. Det samråd som avses i artikel 13.2 får begränsas, när det gäller detta stycke, till de prestationsmål och delar av utkastet till prestationsplaner som påverkas direkt eller indirekt av revideringen. ☞

☞ Efter den revidering som avses i första stycket ska ☞ ☞ [...] ☞ ☞ n ☞ ätverksförvaltaren ☞ [...] ☞ utarbeta ett nytt utkast till prestationsplan för nätverket ☞ [...] ☞ ☞ . A ☞ rtikel 16 ska tillämpas ☞ vid antagandet av en sådan ny plan ☞ .

2. Beslutet om de reviderade unionsomfattande prestationsmål som avses i punkt 1 ska inbegripa övergångsbestämmelser för perioden fram till dess att de ☞ reviderade ☞ slutgiltiga prestationsplaner ☞ na ☞ ☞ [...] ☞ blir tillämpliga. ☞ Reviderade unionsomfattande mål och övergångsbestämmelser ska inte tillämpas retroaktivt. ☞

☞ 2a. Vid en nätverkskris som förhindrar att tillförlitliga trafikprognoser görs, får de övergångsbestämmelser som nämns i punkt 2 inbegripa en stängning av prestationssystemet till dess att nya tillförlitliga prognoser blir tillgängliga. I sådana fall ska kommissionen fastställa de tillhörande villkoren, inbegripet nödvändiga anpassningar av de tillämpliga avgifterna, i det beslut som avses i punkt 1. ☞

3. ☞ [...] ☞ ☞ Medlemsstater får ☞ revidera ett eller flera prestationsmål under en referensperiod ☞ [...] ☞ om tröskelvärdena för varning uppnås, eller om ☞ [...] ☞ ☞ det visar sig ☞ att de ursprungliga data, antaganden och skäl som ligger till grund för prestationsmålen i betydande utsträckning och sedan en längre tid inte är korrekta på grund av omständigheter som inte kunde förutses när prestationsplanen antogs.

➤ [...] ➤

➤ I sådana fall ska medlemsstaterna revidera prestationsplanerna med avseende på de berörda målen, i enlighet med förfarandena i artiklarna 13 och 13a. Det samråd som avses i artikel 13.2 får begränsas, när det gäller denna punkt, till de prestationsmål och delar av utkasten till prestationsplaner som påverkas direkt eller indirekt av revideringen. ➤

Artikel 18

Genomförande av prestationssystemet

För genomförandet av prestationssystemet ska kommissionen ➤ genom genomförandeakter som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 ➤ anta detaljerade krav och förfaranden avseende artiklarna 10.3, 11, ➤ [...] ➤ ➤ 13 ➤ , 13 ➤ a ➤ , ➤ [...] ➤ ➤ 13b ➤ , ➤ [...] ➤ 16 och 17, särskilt när det gäller ➤ [...] ➤ ➤ utarbetandet, bedömningen, godkännandet och revideringen ➤ av ➤ [...] ➤ prestationsplaner, fastställande av prestationsmål, ➤ [...] ➤ övervakningen av prestanda ➤ [...] ➤ ➤ , benchmarkingmetod, incitamentsystem, ➤ utfärdande av korrigerande åtgärder, samt tidtabeller för alla förfaranden. ➤ [...] ➤

↓ 1070/2009 art. 1.

b) ~~Urval av lämpliga nyckelområden ur kvalitetshänseende i enlighet med leaos dokument nr 9854 'Global Air Traffic Management Operational Concept', vilka överensstämmer med dem som identifierats i prestationssystemet i generalplanen för flygledningstjänsten, inbegripet säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, och vilka vid behov anpassats för att ta hänsyn till särskilda behov inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och relevanta mål för dessa områden, samt definition av en begränsad uppsättning centrala kvalitetsindikatorer för att mäta kvaliteten.~~

e) ~~Upprättande av gemenskapsomfattande prestationsmål, vilka ska definieras med hänsyn tagen till information som identifierats på nationell nivå eller på funktionell luftrumsblocknivå.~~

~~6. Med tanke på prestationssystemets närmare funktion ska kommissionen, senast den 4 december 2011 och inom lämplig tid för att de frister som fastställts i denna förordning ska kunna följas, anta genomförandebestämmelser i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3. Genomförandebestämmelserna ska innefatta följande:~~

- ~~e) Kriterierna enligt vilka de nationella tillsynsmyndigheterna ska upprätta de nationella prestationsplanerna eller prestationsplanerna för de funktionella luftrumsblocken, med de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken och planen för stimulansåtgärder. Prestationsplanerna ska
 - ~~i) baseras på affärsplanerna hos leverantörerna av flygtrafiktjänster,~~
 - ~~ii) ta upp alla kostnadskomponenter i den nationella kostnadsbasen eller kostnadsbasen för de funktionella luftrumsblocken,~~
 - ~~iii) inbegripa bindande prestationsmål som är förenliga med prestationsmålen på gemenskapsnivå. d) Bedömning av prestationsmålen på nationell eller funktionell luftrumsblocknivå på grundval av den nationella eller funktionella luftrumsblockplanen.~~~~
- ~~e) Övervakning av de nationella prestationsplanerna eller prestationsplanerna för funktionella luftrumsblock, inbegripet lämpliga varningsmekanismer. d) Kriterier för bedömning av om de nationella eller funktionella luftrumsblockmålen överensstämmer med de gemenskapsumfattande prestationsmålen under referensperioden och för stöd av varningsmekanismer.~~
- ~~e) Allmänna principer för hur medlemsstaterna ska upprätta planen för stimulansåtgärder.~~
- ~~f) Principer för tillämpningen av en övergångsmekanism som är nödvändig för anpassningen till prestationssystemets funktion och som inte varar längre än tolv månader efter antagandet av genomförandebestämmelserna.~~
- ~~b) Referensperioden och intervallen för bedömningen av om prestationsmålen nåtts och för fastställandet av nya mål.~~
- ~~a) Innehållet i och tidsplanen för de förfaranden som avses i punkt 4.~~

↓ 1070/2009 art. 1.5

~~5. Då prestationssystemet utarbetas ska det tas hänsyn till att flygtrafiktjänster en route, terminaltjänster och nätfunktioner skiljer sig från varandra och att detta bör beaktas, vid behov även vid kvalitetsmätningen.~~

↓ 550/2004 (anpassad)

~~KAPITEL III~~

~~AVGIFTSSYSTEM~~

↓ 1070/2009 art. 2.8

~~Artikel 14~~

~~Allmänt~~

~~I enlighet med kraven i artiklarna 15 och 16 ska avgiftssystemet för flygtrafiktjänster bidra till större insyn med avseende på fastställande, påläggande och uttagande av avgifter från lufrummets användare, och bidra till kostnadseffektivitet i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och till effektiva flygningar, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls. Detta system ska också överensstämma med artikel 15 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart och med Eurocontrols avgiftssystem för undervägsavgifter.~~

Artikel ~~1945~~

Principer ☒ för avgiftssystemet ☒

↓ ny

☞ Rådet

1. Utan att det påverkar medlemsstaternas möjlighet att med offentliga medel finansiera tillhandahållandet av ☞ [...] ☞ ☞ flygtrafiktjänster ☞ som omfattas av denna artikel, ska avgifter för flygtrafiktjänster fastställas, tillämpas och tas ut från lufrummets användare ☞ i enlighet med artikel 15 i Chicagokonventionen, den här artikeln, artiklarna 20–22 och de genomförandeakter som antas på grundval av artikel 23. Det avgiftssystem som inrättas i enlighet med den här artikeln samt artiklarna 20–22 ska överensstämma med det avgiftssystem för undervägsavgifter som inrättats av Eurocontrol, och särskilt Europols principer för fastställande av kostnadsbasen för undervägsavgifter och för beräkning av enhetsavgifter ☞ .

2. Avgifterna ska baseras på kostnaderna för leverantörer av ☞ [...] ☞ ☞ flygtrafiktjänster som ådragits ☞ avseende ☞ tillhandahållande av ☞ tjänster och funktioner som ☞ [...] ☞ ☞ gjorts tillgängliga för, eller ☞ till gagn för ☞ , ☞ lufrummets användare under fasta referensperioder enligt definitionen i artikel 10.2. Dessa kostnader får inbegripa en rimlig avkastning på tillgångar ☞ [...] ☞ .

3. Avgifterna ska främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet ☞ , ☞ ☞ [...] ☞ samtidigt som de minskar luftfartens miljöpåverkan.

☞ [...] ☞

5. Intäkter ☞ till en leverantör av flygtrafiktjänster ☞ från avgifter som tas ut från lufrummets användare i enlighet med denna artikel får inte användas för att finansiera tjänster som ☞ [...] ☞ ☞ leverantörer av flygtrafiktjänster tillhandahåller ☞ på marknadsvillkor i enlighet med artikel 8 ☞ eller för att finansiera någon annan kommersiell verksamhet som den leverantören utför ☞ .

6. Finansiella data om fastställda [...] och faktiska kostnader [...] för utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska rapporteras till de nationella tillsynsmyndigheterna [...].

Artikel 20

Kostnadsbaser för avgifter

1. Kostnadsbaserna för avgifter för flygtrafiktjänster [...] ska bestå av de fastställda kostnaderna, i enlighet med de prestationsplaner som antagits i enlighet med artikel 13a.6, avseende tillhandahållandet av dessa tjänster i den berörda avgiftszonen för undervägsavgifter och den berörda terminalavgiftszonen [...].

2. De fastställda kostnader som avses i punkt 1 ska inbegripa kostnaderna för relevanta anläggningar och tjänster, [...] kostnad för kapital [...] och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration och andra personalkostnader.

3. De fastställda kostnader som avses i punkt 1 ska även omfatta följande kostnader:

[...]

b) Kostnader [...] relaterade till tillsynen av flygtrafiktjänster som de nationella tillsynsmyndigheterna [...] de behöriga nationella myndigheterna och andra nationella myndigheter ådrar sig, om medlemsstaten beslutar detta.

c) Kostnader som leverantörerna av [...] flygtrafiktjänster ådrar sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster [...] om medlemsstaten beslutar detta.

d) Kostnader som leverantörerna av flygtrafiktjänster ådrar sig när det gäller nätverksfunktioner, [...] särskilt i samband med samarbetet med nätverksförvaltaren och andra funktioner i enlighet med artikel 2.9 [...].

e) Kostnader som härrör från den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet av den 13 december 1960 i dess senaste lydelse, om medlemsstaten beslutar detta.

4. Fastställda kostnader ska inte omfatta kostnaderna för sanktioner som medlemsstaterna fastställer [...] i enlighet med artikel 42 [...].

5. [...] ☞ Kostnader som hänför sig till både ☞ flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon [...] ☞ ska fördelas i överensstämmelse med de kriterier som den nationella tillsynsmyndigheten fastställt i enlighet med artikel 13.1a. Korssubventionering mellan ☞ flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska ☞ inte ☞ [...] ☞ tillåtas ☞. Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster ska vara tillåten [...] ☞ inom ☞ dessa två kategorier endast när detta motiveras av objektiva skäl, med förbehåll för en transparent identifiering i enlighet med artikel 25.3.

6. Utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska lämna närmare uppgifter om sin kostnadsbas till [...] ☞ den ☞ nationella [...] ☞ tillsynsmyndigheten ☞ och kommissionen. För detta ändamål ska kostnaderna delas upp [...] ☞ genom åtskillnad mellan personalkostnader, andra driftskostnader än personalkostnader, avskrivningskostnader, kapitalkostnader, kostnader [...] ☞ som avses i artikel 20.3 ☞ samt extraordinära kostnader.

Artikel 21

[...] ☞ Avgiftszon och ☞ enhetsavgifter

1. Enhetsavgifter ska fastställas per kalenderår och för varje avgiftszon på grundval av de fastställda kostnaderna och de trafikprognoser som upprättats i prestationsplanerna samt tillämpliga justeringar till följd av tidigare år, och på grundval av andra intäkter.

☞ 1a. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 20.5 första stycket ska medlemsstaterna innan det att en referensperiod inleds fastställa avgiftszonerna för flygtrafiktjänster och fastställa vilka leverantörer av flygtrafikledningstjänster som omfattas av varje avgiftszon. Kommissionen ska genom en genomförandeakt som antagits i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 fastställa villkoren för hur medlemsstaterna får ändra eller inrätta en ny terminalavgiftszon under en referensperiod. ☞

2. Enhetsavgifter ska fastställas av [...] ☞ medlemsstaterna, ☞ [...] ☞ och kommissionen ska kontrollera ☞ att de uppfyller kraven i artikel 19, artikel 20 och denna artikel. Om [...] ☞ kommissionen ☞ konstaterar att en enhetsavgift inte uppfyller dessa krav ska enhetsavgiften ses över i enlighet därmed av den berörda [...] ☞ medlemsstaten ☞ [...] ☞ och ändras på lämpligt sätt ☞.

Artikel 22

Fastställande av avgifter

1. Avgifter ska tas ut av lufrummets användare för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, på icke-diskriminerande villkor, med beaktande av den relativa produktionskapaciteten hos de olika berörda luftfartygstyperna. När avgifter tas ut från olika användare av lufrummet för användning av samma tjänst ska ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori.

2. ☞ [...] ☞ ☞ Undervägsa ☞ vgiften för flygtrafiktjänster ☞ [...] ☞ för en viss flygning i en viss avgiftszon för undervägsavgifter ska beräknas på grundval av den enhetsavgift som fastställts för den avgiftszonen för undervägsavgifter och på grundval av undervägstjänstenheterna för den flygningen. ☞ [...] ☞

3. ☞ [...] ☞ ☞ Terminala ☞ vgiften för flygtrafiktjänster ☞ [...] ☞ för en viss flygning i en viss terminalavgiftszon ska beräknas på grundval av den enhetsavgift som fastställts för den terminalavgiftszonen och på grundval av terminaltjänstenheterna för den flygningen. För beräkningen av ☞ [...] ☞ ☞ terminalavgiften ☞ ska inflygningen och avgången avseende en flygning räknas som en enda flygning. ☞ [...] ☞

4. Undantag från flygtrafikavgifter för vissa lufrumsanvändare ☞ eller flygningar ☞, i synnerhet ☞ sådana som använder eller genomförs med ☞ lätta luftfartyg och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag täcks av andra resurser och inte läggs över på andra lufrumsanvändare.

5. Avgifter ☞ [...] ☞ ☞ får ☞ anpassas för att uppmuntra leverantörer av ☞ [...] ☞ ☞ flygtrafikledningstjänster ☞ ☞ [...] ☞ och lufrummets användare att stödja förbättringar av miljöprestanda eller tjänstekvalitet, såsom ☞ utnyttjande av den mest bränsleeffektiva tillgängliga rutten, ☞ ökad användning av hållbara alternativa bränslen, ökad kapacitet, minskade förseningar och hållbar utveckling, samtidigt som en optimal säkerhetsnivå upprätthålls, särskilt för genomförandet av den europeiska ATM-generalplanen. Anpassningen ska bestå av ekonomiska fördelar eller nackdelar och ska vara inkomstneutral för leverantörer av flygtrafikledningstjänster.

➡ 5a. Kommissionen ska, i samråd med medlemsstaterna, uppmana leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och lufrummets användare att utföra en genomförbarhetsstudie om den påverkan som en anpassning av avgifterna skulle ha på flygtrafiken och aktörerna, inbegripet när det gäller flygbanor, kapacitet, flottans sammansättning och kostnaderna för lufrummets användare, samt på mekanismerna för att säkerställa intäktsneutralitet för leverantörer av flygtrafikledningstjänster. Studien ska även omfatta anpassningens bidrag till uppnåendet av de mål för det gemensamma europeiska lufrummet som avses i artikel 1.1 och i kommissionens meddelande om den europeiska gröna given, med beaktande av konkurrensaspekter, befintliga incitamentsystem och andra kända alternativ. På grundval av den studien får kommissionen anta riktlinjer som låter medlemsstaterna anpassa avgifterna på frivillig basis. Ⓢ

Artikel 23

Genomförande av avgiftssystemet

För genomförandet av avgiftssystemet ska kommissionen ➡ genom genomförandeakter som antagits i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 Ⓢ anta detaljerade krav och förfaranden med avseende på artiklarna 19, 20, 21 och 22, särskilt när det gäller kostnadsbaserna och de fastställda kostnaderna, fastställandet av enhetsavgifter ➡ [...] Ⓢ och riskdelningsmekanismerna samt anpassningen av avgifter. ➡ [...] Ⓢ

↓ 1070/2009 art. 2.9

~~a) Den kostnad som ska fördelas mellan lufrummets användare ska vara den fastställda kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration. Den fastställda kostnaden ska vara den kostnad som fastställts av medlemsstaterna på nationell nivå eller inom funktionella lufrumsblock antingen i början av referensperioden för varje kalenderår av den referensperiod som avses i artikel 11 i ramförordningen eller under referensperioden, efter lämpliga anpassningar för att tillämpa varningsmekanismerna i artikel 11 i ramförordningen.~~

~~b) De kostnader som ska beaktas i detta sammanhang ska vara de kostnader i relation till de hjälpmedel och tjänster som är föreskrivna och införlivade enligt Icaos regionala flygtrafikplan för den europeiska regionen. De kan även omfatta sådana kostnader som nationella tillsynsmyndigheter och/eller behöriga organ ådragit sig, samt andra kostnader som den berörda medlemsstaten och tjänsteleverantören ådragit sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. De ska inte omfatta kostnader för påföljder som medlemsstaterna fastställer enligt artikel 9 i ramförordningen eller kostnader för eventuella korrigeringsåtgärder som medlemsstater vidtar i enlighet med artikel 11 i ramförordningen.~~

~~e) Medlemsstaterna ska när det gäller de funktionella luftrummblocken och som en del av sina ramavtal göra rimliga ansträngningar för att enas om gemensamma principer för avgiftssystem.~~

~~d) Kostnaden för olika flygtrafiktjänster skall identifieras separat i enlighet med artikel 12.3.~~

~~e) Korssubventionering ska inte vara tillåten mellan en route tjänster och terminaltjänster. Kostnader som hör till både terminaltjänster och en route tjänster ska fördelas proportionellt mellan dessa på grundval av en öppen metod. Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster ska vara tillåten i endera av dessa två kategorier endast när detta motiveras av objektiva skäl och under förutsättning att den är tydligt identifierbar.~~

~~f) Insyn i beräkningen av avgifter ska garanteras. Tillämpningsföreskrifter för tjänsteleverantörernas tillhandahållande av information ska fastställas för att göra det möjligt att granska deras prognoser, faktiska kostnader och intäkter. Information ska regelbundet utbytas mellan nationella tillsynsmyndigheter, tjänsteleverantörer, luftrumets användare, kommissionen och Eurocontrol.~~

~~3. Medlemsstaterna ska iaktta följande principer när de fastställer avgifter i enlighet med punkt 2:~~

~~a) Avgifter ska fastställas för tillgängligheten av flygtrafiktjänster på ett icke-diskriminerande sätt. När avgifter tas ut från olika användare av luftrummet för samma tjänst ska ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori.~~

~~b) Undantag för vissa användare, i synnerhet operatörer av lätta flygplan och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag inte läggs över på andra användare.~~

~~e) Avgifter ska fastställas per kalenderår på grundval av den fastställda kostnaden eller kan fastställas enligt de villkor som tagits fram av medlemsstaterna för hur maximinivån för enhetsavgiften eller för inkomsten ska fastställas för varje år under en period på högst fem år.~~

~~d) Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som ger en rimlig avkastning på tillgångar för att bidra till nödvändiga kapitalförbättringar.~~

~~e) Avgifterna ska avspegla kostnaderna för de flygtrafiktjänster och anläggningar som görs tillgängliga för lufrummets användare, med beaktande av den relativa produktionskapaciteten hos de olika typerna av berörda luftfartyg.~~

~~f) Avgifterna ska främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet samt uppnå prestationsmålen, och de ska främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster samtidigt som de minskar luftfartens miljöpåverkan. För detta ändamål, och i förhållande till medlemsstaternas eller de funktionella lufrumsblockens prestationsplaner, får nationella tillsynsmyndigheter fastställa mekanismer, inbegripet stimulansåtgärder i form av ekonomiska för- och nackdelar, för att stimulera leverantörer av flygtrafiktjänster och/eller lufrummets användare att stödja förbättringar i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, till exempel ökad kapacitet, minskning av förseningar och hållbar utveckling, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls.~~

~~4. Kommissionen ska anta närmare genomförandebestämmelser för denna artikel i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen.~~

Artikel 15

Kontroll av överensstämmelse

1. Kommissionen ska, i samarbete med medlemsstaterna, säkerställa fortlöpande granskning av överensstämmelsen med de principer och regler som avses i artiklarna 14 och 15. Kommissionen ska sträva efter att inrätta nödvändiga mekanismer för att Eurocontrols sakkunskap ska kunna tas i anspråk och ska meddela resultaten av granskningen till medlemsstaterna, Eurocontrol och företrädare för luftrumets användare.

2. På begäran av en eller flera medlemsstater som anser att de principer och regler som avses i artiklarna 14 och 15 inte har tillämpats korrekt, eller på kommissionens eget initiativ, ska kommissionen genomföra en undersökning av varje påstående om bristande efterlevnad eller bristande tillämpning av den eller de berörda principerna och/eller reglerna. Kommissionen ska utan att det påverkar tillämpningen av artikel 18.1 meddela resultaten av undersökningen till medlemsstaterna, Eurocontrol och företrädare för luftrumets användare. Kommissionen ska, inom två månader från det att den fått en begäran och efter att ha hört den berörda medlemsstaten och samrått med kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2 i ramförordningen, fatta ett beslut om tillämpningen av artiklarna 14 och 15 i denna förordning och om huruvida den berörda tillämpningen får fortsätta att tillämpas.

3. Kommissionen ska rikta sitt beslut till medlemsstaterna och informera tjänsteleverantören, i den mån denne är rättsligt berörd, om sitt beslut. En medlemsstat får hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet, som ska fatta beslut med kvalificerad majoritet, får fatta ett annat beslut inom en månad.

↓ ny

→ Rådet

Artikel 24

Granskning av överensstämmelse med prestations- och avgiftssystemen

1. Kommissionen ska regelbundet granska hur [] medlemsstaterna, [] och särskilt de nationella tillsynsmyndigheterna [], efterlever artiklarna 10–17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23. Kommissionen ska agera i samråd med [] organ [] et [] för prestationsgranskning [], om ett sådant organ har utsetts i enlighet med artikel 9b, [] och med nationella tillsynsmyndigheter.

2. [] Om [] kommissionen [] har indikationer på [] bristande efterlevnad [] av de föreskrifter [] som avses i punkt 1 [] , får den [] inleda en utredning [] . Den ska slutföra utredningen inom fyra månader [] , efter att ha hört medlemsstaten [] och [] den berörda nationella tillsynsmyndigheten [] .

3. [] Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 41.1 ska [] kommissionen [] delge [] medlemsstaten och, vid behov [] , de [] berörda [] leverantören [] av flygtrafikledningstjänster [] resultaten av utredningen [] , och den [] får avge ett yttrande om huruvida [] medlemsstaten [] har efterlevt artiklarna 10–17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23 [] . Den [] ska anmäla detta yttrande till [] den berörda [] medlemsstaten [] .

↓ 550/2004 (anpassad)

⇒ ny

Artikel ~~25~~⁴²

Insyn i räkenskaper ☒ hos leverantörer av flygtrafiktjänster ☒

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska, ~~oavsett~~ ☒ oberoende av ☒ form för ägande eller rättslig form ☒ struktur ☒, ⇒ årligen ⇐ utforma, ~~inlämna till granskning~~ och offentliggöra sina finansiella räkenskaper. Dessa räkenskaper ska överensstämma med de internationella redovisningsstandarder som antagits av ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒. Om det på grund av ☒ den rättsliga statusen för leverantören av flygtrafiktjänster ☒ ~~tjänstleverantörens rättsliga status~~ inte är möjligt att uppnå full överensstämmelse med de internationella redovisningsstandarderna, ska leverantören ~~sträva efter att~~ i möjligaste mån uppfylla dessa krav. ~~2. I varje fall skall~~
Leverantörer leverantörer av flygtrafiktjänster ska offentliggöra en årsredovisning och regelbundet underställas en oberoende revision ☒ av de räkenskaper som avses i denna punkt ☒.

↓ ny

➡ Rådet

2. Nationella tillsynsmyndigheter ➡ [...] ⬅ ska ha rätt att få tillgång till räkenskaperna hos de leverantörer av flygtrafiktjänster som står under deras tillsyn. Medlemsstaterna får besluta att bevilja andra ➡ medlemsstaters nationella ⬅ tillsynsmyndigheter tillgång till dessa räkenskaper.

↓ 1070/2009 art. 2.7 (anpassad)

⇒ ny

3. ~~Vid tillhandahållande av ett paket av tjänster~~ Leverantörer av flygtrafiktjänster ska leverantörer av flygtrafiktjänster ⇒ , i sin interna bokföring, ha separata konton för varje flygtrafiktjänst ⇐ ~~identifiera och lämna upplysning om de kostnader och inkomster som härrör från flygtrafiktjänster, uppdelade i enlighet med det avgiftssystem för flygtrafiktjänster som avses i artikel 14 och, vid behov, ge en sammanställd redovisning för tjänster som inte är flygtrafiktjänster~~ på samma sätt som de skulle vara tvungna att göra om ~~de berörda tjänsterna~~ ☒ dessa tjänster ☒ ~~tillhandahålls~~ ☒ utfördes ☒ av separata företag ⇒ , i syfte att undvika diskriminering, korssubventionering och snedvridande av konkurrensen. En leverantör av flygtrafiktjänster ska också föra separata räkenskaper för varje verksamhet om ⇐

↓ ny

☉ Rådet

- a) ~~den tillhandahåller flygtrafiktjänster som upphandlats i enlighet med artikel 8.1 och flygtrafiktjänster som inte omfattas av den bestämmelsen,~~
- b) ~~den tillhandahåller flygtrafiktjänster och bedriver annan verksamhet, oavsett dess karaktär, inbegripet ☉ [...] ☉ ☉ CIS ☉ ,~~
- c) ~~den tillhandahåller flygtrafiktjänster i unionen och i tredjeländer.~~

~~De fastställda ☉ [...] ☉ ☉ och ☉ faktiska kostnaderna ☉ [...] ☉ som härrör från flygtrafiktjänster ska delas upp i ☉ [...] ☉ ☉ kostnadskategorier i enlighet med artikel 20.6, ☉ och de ska offentliggöras, med förbehåll för skyddet av konfidentiell information.~~

4. ~~De finansiella uppgifter om kostnader ☉ [...] ☉ som rapporteras i enlighet med artikel 19.6 och annan information som är relevant för beräkningen av enhetsavgifter ska granskas eller verifieras av den nationella tillsynsmyndigheten eller en enhet som är oberoende av den berörda leverantören av flygtrafiktjänster och godkänd av den nationella tillsynsmyndigheten. ☉ [...] ☉ ☉ Utan att det påverkar konfidentialiteten för känslig information ska s ☉ lutsatserna från granskningen ☉ [...] ☉ offentliggöras.~~

↓ 550/2004

~~4. Medlemsstaterna skall utse behöriga myndigheter som skall ha rätt att ta del av räkenskaperna för de tjänsteleverantörer som tillhandahåller tjänster inom det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde.~~

~~5. Medlemsstaterna får tillämpa övergångsbestämmelserna i artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder¹ på leverantörer av flygtrafiktjänster som omfattas av denna förordning.~~

↓ 1070/2009 art. 2.5

~~Artikel 9a~~

~~Funktionella luftrumsblock~~

~~1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att införa funktionella luftrumsblock senast den 4 december 2012 i syfte att uppnå erforderlig kapacitet och effektivitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet och för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå samt bidra till lufttransportsystemets övergripande kvalitet och en minskad miljöpåverkan.~~

~~3. Medlemsstaterna ska i största möjliga utsträckning samarbeta med varandra, särskilt medlemsstater som inrättar angränsande funktionella luftrumsblock, för att säkerställa överensstämmelse med denna bestämmelse. Där så är relevant får samarbetet också inbegripa tredjeländer som deltar i funktionella luftrumsblock.~~

~~2. Funktionella luftrumsblock ska särskilt~~

~~a) stödja sig på en flygsäkerhetsbevisning,~~

¹ ~~EGT L 243, 11.9.2002, s. 1.~~

- ~~b) möjliggöra optimerad användning av luftrummet med beaktande av flygtrafikflödena,~~
- ~~e) säkerställa förenlighet med det europeiska flygvägsnätet som inrättats i enlighet med artikel 6 i förordningen om luftrummet,~~
- ~~d) motiveras av det sammanlagda mervärdet, inbegripet optimal användning av tekniska och mänskliga resurser, grundat på lönsamhetsanalyser,~~
- ~~e) säkerställa en löpande och flexibel överföring av ansvaret för flygkontrolltjänsten mellan flygtrafikledningsenheter,~~
- ~~f) säkerställa förenlighet mellan de olika luftrumsconfigurationerna, bland annat genom att optimera de befintliga flyginformationsregionerna,~~
- ~~g) uppfylla de villkor som härrör från regionala överenskommelser som har ingåtts inom leao,~~
- ~~h) respektera befintliga regionala avtal vid ikraftträdandet av denna förordning, särskilt avtal med europeiska tredjeländer, och~~
- ~~i) underlätta förenlighet med prestationsmål för hela gemenskapen.~~

~~3. Ett funktionellt luftrumsblock ska inrättas endast genom ömsesidig överenskommelse mellan alla de medlemsstater, och, i förekommande fall, de tredjeländer, som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i det funktionella luftrumsblocket.~~

~~Innan kommissionen meddelas om inrättandet av ett funktionellt luftrumsblock ska den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna överlämna erforderliga uppgifter till kommissionen, de övriga medlemsstaterna och andra berörda parter och ge dem möjlighet att inkomma med synpunkter.~~

~~4. Om ett funktionellt luftrumsblock gäller luftrum som helt eller delvis omfattas av två eller fler medlemsstaters ansvarsområde ska det avtal genom vilket luftrumsblocket inrättas innehålla de nödvändiga bestämmelserna om det sätt på vilket blocket kan ändras och det sätt på vilket en medlemsstat kan träda ut ur blocket, inbegripet övergångsarrangemang.~~

~~5. Vid problem mellan två eller flera medlemsstater om ett gränsöverskridande funktionellt luftrumsblock som rör luftrum som faller inom deras ansvarsområden, får de berörda medlemsstaterna tillsammans överlämna ärendet till kommittén för det gemensamma luftrummet för yttrande. Yttrandet ska tillställas de berörda medlemsstaterna. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska medlemsstaterna ta hänsyn till det yttrandet för att finna en lösning.~~

~~6. Efter att ha mottagit meddelandena från medlemsstaterna om de avtal och tillkännagivanden som avses i punkterna 3 och 4, ska kommissionen bedöma huruvida vart och ett av de funktionella luftrumsblocken uppfyller kraven i punkt 2 och lägga fram resultaten inför kommittén för det gemensamma luftrummet för diskussion. Om kommissionen finner att en eller flera av de funktionella luftrumsblocken inte uppfyller kraven, ska den inleda en dialog med de berörda medlemsstaterna i syfte att nå samförstånd om de åtgärder som är nödvändiga för att rätta till situationen.~~

~~7. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 6 ska de avtal och tillkännagivanden som avses i punkterna 3 och 4 meddelas kommissionen för offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning*. Den tidpunkt då beslutet träder i kraft ska anges i offentliggörandet.~~

~~8. Riktlinjer för inrättande och ändring av funktionella luftrumsblock ska utarbetas senast den 4 december 2010 i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2 i ramförordningen.~~

~~9. Kommissionen ska senast den 4 december 2011 och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen anta genomförandebestämmelser avseende de uppgifter som den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ska tillhandahålla innan ett funktionellt luftrumsblock inrättas och ändras i enlighet med punkt 3 i den här artikeln.~~

~~Artikel 9b~~

~~Systemsamordnare för de funktionella luftrumsblocken~~

~~1. För att underlätta inrättandet av ett funktionellt luftrumsblock får kommissionen utse en fysisk person som systemsamordnare för de funktionella luftrumsblocken ('samordnaren'). Kommissionen ska handla i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen.~~

~~2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9a.5 ska samordnaren på begäran av samtliga berörda medlemsstater och, i förekommande fall, tredjeländer som deltar i samma funktionella luftrumsblock underlätta förhandlingarna, för att det ska gå snabbare att inrätta funktionella luftrumsblock. Samordnaren ska agera på grundval av ett mandat från samtliga berörda medlemsstater och, i förekommande fall, tredjeländer som deltar i samma funktionella luftrumsblock.~~

~~3. Samordnaren ska agera opartiskt, i synnerhet gentemot medlemsstaterna, tredjeländerna, kommissionen och intressenterna.~~

~~4. Samordnaren ska inte avslöja några uppgifter som denne erhållit när han utfört sitt uppdrag, utom då berörd medlemsstat eller berörda medlemsstater och, i förekommande fall, berörda tredjeländer godkännt detta.~~

~~5. Samordnaren ska rapportera till kommissionen, kommittén för det gemensamma luftrummet och till Europaparlamentet var tredje månad efter sin tillsättning. Rapporten ska innehålla en sammanfattning av förhandlingarna och resultaten av dessa.~~

~~6. Samordnarens uppdrag ska upphöra när det sista avtalet om funktionella luftrumsblock är undertecknat, dock senast den 4 december 2012.~~

↓ 1070/2009 art. 3.6 (anpassad)

⇒ ny

↻ Rådet

KAPITEL IV

✧ NÄTVERKSFÖRVALTNING ✧

Artikel ~~266~~

Nätverkets ✧ funktioner ✧ ~~förvaltning och utformning~~

1. Nätverket för flygledningstjänsten (ATM) ska genom sina uppgifter ~~möjliggöra optimerad~~ ⇒
⇒ [...] ☹ ⇒ bidra till ☹ en hållbar och effektiv ⇐ användning av luftrummet ⇒ och av knappa
resurser. ⇐ ~~och~~ ✧ De ska också ✧ säkerställa att luftrumets användare kan trafikera
~~förstahandsflygvägar~~ ⇒ miljömässigt ⇒ [...] ☹ ⇒ optimerade ☹ flygvägar ⇒ och profiler ☹ ⇐
samtidigt som ⇒ [...] ☹ ⇒ rättvis och rimlig ☹ tillgång till luftrum och flygtrafiktjänster
möjliggörs ⇒ och överbelastning minimeras ☹ . Dessa uppgifter ⇒ , förtecknade i ⇒ [...] ☹
⇒ punkt ☹ 2 ⇒ [...] ☹ , ⇐ ska ⇒ stödja ⇒ sammanhängande tillgång till flygtrafiktjänster för
luftrumets användare samt ☹ uppnåendet av ⇒ [...] ☹ prestationsmålen ⇒ , samtidigt som
initiativ på regional och lokal nivå stöds, ☹ och baseras på operativa krav ⇐ ⇒ . De ska inte
påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och deras ansvar i fråga om allmän ordning
och säkerhet och försvarsfrågor.

1a. Utan att det påverkar i synnerhet artiklarna 44 och 46 i förordning (EU) 2018/1139 och de
delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval därav, ska medlemsstaterna behålla
fullständig och exklusiv befogenhet vad gäller utformningen och förvaltningen av sina
luftrumsstrukturer och flygvägsnät. I detta avseende ska medlemsstaterna beakta miljöaspekter,
flygtrafikbelastningar, säsongsvariationer och komplexitet i flygtrafiken och i prestationsplaner.
Innan de fattar beslut om dessa aspekter ska de samråda med berörda luftrumsanvändare eller med
grupper som företräder sådana luftrumsanvändare och militära myndigheter, beroende på vad som
är lämpligt ☹ ~~inriktas sig på stöd till initiativ på nationell nivå och på nivån av funktionella~~
~~luftrumsblock och utförs med respekt för principen om åtskillnad mellan regleringsuppgifter och~~
~~driftsmässiga uppgifter.~~

2. ~~För att uppnå de mål som avses i punkt 1 ska kommissionen, utan att det påverkar~~
~~medlemsstaternas ansvar för nationella flygvägar och luftrumsstrukturer, se till att De följande~~
~~uppgifter~~ ✧ nätverksfunktioner ✧ ✧ som avses i punkt 1 ✧ ⇒ [...] ☹ ⇒ ~~är~~ ☹ följande ~~utförs~~:

⇒ [...] ☹

➤ a) Utveckling av en luftrumsstruktur som erbjuder nödvändig säkerhet, kapacitet, flexibilitet, reaktionsförmåga, miljöprestanda och sammanhängande tillhandahållande av snabba flygtrafiktjänster, med vederbörlig hänsyn till behoven i fråga om säkerhet och försvar. Ⓢ

⇒ b) ➤ [...] Ⓢ ➤ ATFM Ⓢ . ⇐

cb) Samordning av knappa resurser inom de frekvensband som används av den allmänna flygtrafiken, särskilt radiofrekvenser samt samordning av transponderkoder.

↓ ny

➤ Rådet

➤ [...] Ⓢ

➤ [...] Ⓢ ➤ d) B Ⓢ elastningen i fråga om flygkontrolltjänstens kapacitet i nätverket i enlighet med ➤ åtagandena i Ⓢ ➤ [...] Ⓢ ➤ [...] Ⓢ ➤ NOP. Ⓢ

➤ e) Hanteringen av en Ⓢ nätverkskris.

➤ [...] Ⓢ

➤ f) Tilldelning av ATFM-försening. Ⓢ

➤ g) Planering och genomförandeåtgärder avseende utbyggnaden av infrastruktur i det europeiska ATM-nätet, i enlighet med den europeiska ATM-generalplanen. Ⓢ

➤ 3. Medlemsstaterna och alla relevanta operativa berörda parter ska utföra uppgifter i nätverket med stöd av nätverksförvaltaren, som ska utföra de uppgifter som anges i artikel 27.4. Ⓢ

↓ 1070/2009 art. 3.6

↻ Rådet

4. De ↻ åtgärder som vidtas för genomförandet av de ☐ uppgifter som förtecknas i första stycket punkt ↻ [...] ☐ 2 ↻ [...] ☐ ska ↻ endast vara av rent operativ eller teknisk karaktär och får ☐ inte inbegripa ↻ [...] ☐ fattandet av politiska beslut. ↻ De ska ta hänsyn till medlemsstaternas särdrag och förslag som etablerats på lokal nivå. ☐ ~~De ska ta hänsyn till förslag som framlagts på nationell nivå och på nivån av funktionella luftrummblock.~~ De ska utföras i samarbete med ↻ civila och ☐ militära myndigheter ↻ , i synnerhet ☐ i enlighet med överenskomna rutiner för flexibel användning av luftrummet.

↓ ny

↻ [...] ☐

↓ 1070/2009 art. 3.6 (anpassad)

Artikel 27

⊗ Nätverksförvaltaren ⊗

↓ ny

↻ Rådet

1. För att uppnå de mål som avses i artikel 26 ↻ .1 ☐ ska kommissionen, ↻ [...] ☐ med stöd av byrån ↻ i enlighet med förordning (EU) 2018/1139 ☐ , säkerställa att nätverksförvaltaren bidrar till verkställandet av de nätverksfunktioner som anges i artikel 26 ↻ [...] ☐ ↻ .2, i enlighet med den här artikeln. Kommissionen ska kontrollera att dess uppgifter utförs på ett korrekt vis av nätverksförvaltaren. ☐

↓ 1070/2009 art. 3.6 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

2. Kommissionen ~~☞ [...]~~ ~~☞ ska~~ ~~☞ efter samråd med kommittén för det gemensamma luftrummet och i överensstämmelse med de genomförandebestämmelser som avses i punkt 4, överlåta åt ☒ tillsätta ☒ Eurocontrol eller ☞ [...]~~ ~~☞ Eurocontrol eller ett annat ☞~~ opartiskt och behörigt organ att utföra ~~de~~ ~~☞~~ nätverksförvaltarens ~~☞~~ uppgifter ~~☞ som förtecknas i första stycket.~~ Kommissionen ska för detta syfte anta en genomförandeakt i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3. Utnämningsbeslutet ska innehålla villkoren för utnämningen, inklusive finansieringen av nätverksförvaltaren ~~☞~~ ~~☞~~ och precisera nätverksförvaltarens specifika uppgifter enligt, och inom ramen för vad som medges i, den här artikeln, artiklarna 16 och 26 och de relevanta genomförandeakter som antagits på grundval av artiklarna 18 och 27.8. Förteckningen över nätverksförvaltarens uppgifter ska åtföljas av en tydlig specifikation av de nödvändiga tjänsterna och prestandan, mot vilken nätverksförvaltarens insats ska utvärderas och, i tillämpliga fall, av lämpliga avtal som ska ingås mellan kommissionen och nätverksförvaltaren, till exempel servicenivåavtal ☞ .

3. ~~☞ Nätverksförvaltaren ☞ [...]~~ ~~☞ ☞ Dessa uppgifter ska på medlemsstaternas och de berörda parternas vägnar, ☞ [...]~~ ~~☞ ☞ utföra sina uppgifter ☞~~ på ett ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ opartiskt och kostnadseffektivt sätt ~~☞ [...]~~ ~~☞ ☞~~ och ☞ ska styras på lämpligt sätt ~~☞ [...]~~ ~~☞ ☞~~ och åtnjuta lämpligt oberoende. Om ☞ det behöriga organ som utnämnts till nätverksförvaltare också har reglerande uppgifter ☞ ska den organisatoriska åtskillnaden från sådana uppgifter säkerställas ☞ . ~~☞ ☞ Nätverksförvaltaren ska när uppgifterna utförs beakta ☞ med beaktande av~~ behoven för hela nätverket för flygledningstjänsten ~~☞ [...]~~ ~~☞ ☞~~ , samtidigt som försvarsförmågan skyddas. ☞

~~☞~~ 4. Nätverksförvaltaren ska utföra följande uppgifter till stöd för de nätverksfunktioner som anges i artikel 26.2: ☞

U Rådet

⇒ Rådet

a) Stöd till utvecklingen av en luftrumsstruktur som erbjuder nödvändig säkerhet, kapacitet, flexibilitet, reaktionsförmåga, miljöprestanda och sammanhängande tillhandahållande av snabba flygtrafiktjänster, med vederbörlig hänsyn till behoven i fråga om säkerhet och försvar.

b) Samordning av ATFM.

c) Samordning av knappa resurser inom de frekvensband som används av den allmänna flygtrafiken, särskilt radiofrekvenser samt samordning av transponderkoder.

d) Underlättande av delegering av tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster om detta godkänns av den berörda medlemsstaten, med beaktande av de nödvändiga avtalen för samordningen av allmän och operationell flygtrafik och behovet av att bibehålla tillräcklig samordning i de relevanta luftrumsstrukturerna.

da) Utarbetande av NSP och inrättande av NOP.

e) Samordning av och stöd till belastningen i fråga om flygkontrolltjänstens kapacitet i nätverket, i enlighet med åtaganden av operativa berörda parter enligt NOP.

f) Samordning och stöd i samband med hanteringen av en nätverkskris.

g) Stöd vid tilldelningen av ATFM-försening, inbegripet i den process för postoperativ justering som involverar [] leverantörer [] av flygtrafiktjänster [] , flygplatser och nationella myndigheter för att hantera frågor som rör mätning av ATFM-försening, klassificering och tilldelning.

h) Samordning och stöd i samband med planeringen och genomförandeåtgärder avseende utbyggnaden av infrastruktur i det europeiska ATM-nätet, i enlighet med den europeiska ATM-generalplanen, genom de operativa berörda parternas aktiva deltagande i förvaltningen och styrningen och med beaktande av operativa behov och tillhörande operativa förfaranden, i tillämpliga fall.

i) Övervakning av hur infrastrukturen i det europeiska ATM-nätet fungerar. []

↓ ny

→ Rådet

4 → a → . Nätverksförvaltaren ska → [...] → föreslå → stödåtgärder → i operativa frågor → som syftar till säker och effektiv planering och drift av nätverket under normala förhållanden och → nätverks → krisförhållanden och → [...] → åtgärder som syftar till en kontinuerlig förbättring av driften av nätverket i det gemensamma europeiska luftrummet och nätverkets övergripande prestanda, särskilt när det gäller genomförandet av prestationssystemet. De åtgärder som vidtas av nätverksförvaltaren ska → [...] → fullt ut integrera flygplatserna i nätverket.

5. Nätverksförvaltaren ska → [...] → föreslå åtgärder utifall → de prestationsmål som avses i artikel 10 → inte → på ett adekvat sätt återspeglas i den kapacitet som ska tillhandahållas av enskilda leverantörer av → [...] → flygtrafikledningstjänster → och som nätverksförvaltaren och dessa leverantörer av → [...] → flygtrafikledningstjänster → kommer överens om i → [...] → → NOP → .

6. Nätverksförvaltaren ska → [...] → → , i samråd med de relevanta parterna, → ge råd till kommissionen → [...] → om utbyggnaden av infrastrukturen för ATM-nätet i enlighet med den europeiska ATM-generalplanen, särskilt för att identifiera de investeringar som krävs för nätverket.

7. → [...] → → Alla åtgärder som vidtas av n → ätverksförvaltaren → [...] → → när den utför sina uppgifter ska vidtas → genom en process för gemensamt beslutsfattande. Parterna i processen för gemensamt beslutsfattande ska i största möjliga utsträckning agera för att förbättra nätverkets funktion och prestanda → , särskilt när det gäller uppnåendet av de unionsomfattande målen inom nyckelprestationsområdet miljö, med beaktande av väsentliga säkerhetsintressen och regionala och lokala förhållanden → .

→ 7a. Den process → [...] → för gemensamt beslutsfattande → som avses i punkt 7 → ska → [...] → → bygga på följande: →

→ a) Lämpliga och regelbunda samråd med operativa berörda parter, samordnare av ankomst- och avgångstider, medlemsstaterna och, där så är relevant, byrån och kommissionen.

b) Detaljerade arbetsöverenskommelser som fastställs av nätverksförvaltaren tillsammans med särskilt de operativa berörda parterna och medlemsstaterna samt förfarandena för de insatser som fastställs av nätverksförvaltaren för att hantera planeringen och de operativa aspekterna av utförandet av nätverksfunktioner.

Det samråd som anges i led a och de detaljerade arbetsöverenskommelser som anges i led b ska ta hänsyn till särdragen och kraven för varje nätverksfunktion.

Processen för gemensamt beslutsfattande ska ha som mål att nå konsensus. I frågor som rör medlemsstaters överhöghet över sitt luftrum krävs den eller de berörda medlemsstaternas godkännande.

När en eller flera operativa berörda parter invänder mot åtgärder relaterade till utförandet av nätverksförvaltarens uppgifter ska frågan hänvisas till nätverksstyrelsen för lösning.

7b. En nätverksstyrelse ska inrättas genom de genomförandeakter som avses i punkt 8 i syfte att säkerställa lämplig styrning av utförandet av nätverksfunktionerna.

Det ska åligga nätverksstyrelsen att godkänna åtgärder som vidtas eller föreslås av nätverksförvaltaren under de förutsättningar som fastställs i den genomförandeakt som avses i punkt 8, att godkänna detaljerna för det samråd och de detaljerade arbetsöverenskommelser som anges i punkt 7a a och b, att godkänna NOP och godkänna NSP innan den godkänns av kommissionen tillsammans med medlemsstaterna, att övervaka genomförandet av nätverksfunktionerna och bidra med yttranden eller rekommendationer i specifika frågor.

Nätverksstyrelsen ska bestå av företrädare för de operativa berörda parterna, samordnare av ankomst- och avgångstider, företrädare för kommissionen, företrädare för nätverksförvaltaren och företrädare för Eurocontrol.

7c. Medlemsstaterna ska vara involverade fullt ut i beslut av strategisk betydelse. 

↓ 1070/2009 art. 3.6

~~3. Kommissionen får, efter vederbörligt samråd med berörda parter inom näringslivet, utöka förteckningen över uppgifter i punkt 2 med ytterligare uppgifter. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.~~

↓ ny

☞ Rådet

8. Genom genomförandeakter som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 ska kommissionen fastställa närmare bestämmelser för ☞ genomförandet av artikel 26 och den här artikeln, i synnerhet för ☹ verkställandet av nätverksfunktionerna, ☞ inbegripet sådana som rör krishantering, för tillsättningen av nätverksförvaltaren, villkoren för denna tillsättning och ☹ nätverksförvaltarens ☞ detaljerade ☹ uppgifter ☞ [...] ☹ ☞ när det gäller nätverksfunktionerna, för nätverksstyrelsens sammansättning, funktion, beslutsfattande och detaljerade uppgifter, inbegripet i samband med krishantering, för processen för gemensamt beslutsfattande, för de kriterier och faktorer som nätverksförvaltaren och nätverksstyrelsen måste ta hänsyn till när de utför de uppgifter som tilldelats dem samt för nätverkets ☹ styrningsmekanismer ☞ [...] ☹ .

↓ 1070/2009 art. 3.6

~~4. Närmare bestämmelser för genomförandet av de åtgärder som avses i denna artikel, med undantag för dem som avses i punkterna 6–9, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen. Genomförandebestämmelserna ska framför allt avse följande:~~

~~a) Samordningen och harmoniseringen av processer och förfaranden för att effektivisera förvaltningen av frekvenser för flyget, inbegripet framtagna principer och kriterier.~~

b) Den centrala uppgiften att samordna arbetet med att tidigt identifiera och tillgodose behoven av frekvenser inom de frekvensband som tilldelats den allmänna flygtrafiken i Europa, till stöd för utformningen och driften av det europeiska luftfartssystemet.

e) Ytterligare uppgifter för nätverket för flygledningstjänsten, enligt definitionerna i generalplanen för flygledningstjänsten.

d) Detaljerade arrangemang för beslutsfattande i samarbete mellan medlemsstaterna, leverantörerna av flygtrafiktjänster och förvaltningen av lufttransportnätet, i anslutning till de uppgifter som avses i punkt 2.

e) Förfaranden för samråd med berörda parter vid beslutsfattandet på både nationell och europeisk nivå.

f) Arbetet med att mellan förvaltningen av lufttransportnätet och de nationella frekvensförvaltarna fördela uppgifter och ansvar inom det radiospektrum som av Internationella telekommunikationsunionen upplåtits för allmän flygtrafik, så det skapas garantier för att den nationella frekvensförvaltningen fortsätter sköta sådana uppgifter som inte påverkar nätet. I sådana fall som faktiskt påverkar nätet ska de nationella frekvensförvaltarna samarbeta med dem som ansvarar för förvaltningen av lufttransportnätet för att frekvenserna ska användas så ändamålsenligt som möjligt.

↓ ny

↺ [...] ↻

↓ 1070/2009 art. 3.6

5. Andra aspekter av luftrumets utformning än de som avses i punkt 2 ska behandlas på nationell nivå eller på nivån av funktionella luftrumsblock. Denna utformningsprocess ska beakta trafikbelastningar och komplexitet, nationella prestationsplaner eller prestationsplaner för funktionella luftrumsblock och ska inbegripa fullt samråd med relevanta användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder användare av luftrummet, och i förekommande fall, militära myndigheter.

6. Medlemsstaterna ska överlåta åt Eurocontrol eller något annat opartiskt och behörigt organ att, under vederbörlig tillsyn, förvalta flödesplaneringen.

~~7. Genomförandebestämmelserna för flödesplaneringen, inbegripet de nödvändiga tillsynsförfarandena, ska utvecklas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2 i ramförordningen och antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, för att den tillgängliga luftrumskapaciteten ska användas så ändamålsenligt som möjligt och flödesplaneringen förbättras. Dessa bestämmelser ska grundas på öppenhet och effektivitet så att kapaciteten kan tillhandahållas på ett flexibelt sätt inom de angivna tidsramarna, i överensstämmelse med rekommendationerna i Icaos regionala plan för flygtrafiktjänst för Europaregionen (ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region).~~

~~8. Genomförandebestämmelserna för flödesplanering ska stödja driftsmässiga beslut som fattas av leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftrumets användare och ska omfatta följande områden:~~

~~a) Färdplanering.~~

~~b) Användning av tillgänglig luftrumskapacitet under alla faser av flygningen, även tilldelning av avgångstider.~~

~~c) Den allmänna flygtrafikens användning av flygvägar, inbegripet~~

~~skapandet av en enda publikation för flygvägar och flödesplanering,~~

~~alternativ för omläggning av allmän flygtrafik från hårt belastade områden, och~~

~~prioriteringsregler för allmän flygtrafiks tillträde till luftrummet, särskilt under hårt belastade perioder och krisperioder.~~

~~9. När kommissionen utvecklar och antar genomförandebestämmelserna ska kommissionen, beroende på vad som är lämpligt och utan att det inkräktar på säkerheten, ta hänsyn till överensstämmelse mellan färdplaner och avgångstider samt den nödvändiga samordningen med angränsande regioner.~~

↓ ny

→ Rådet

Artikel 28

Insyn i nätverksförvaltarens räkenskaper

1. Nätverksförvaltaren → s finansiella räkenskaper → ska → [...] → upprättas → [...] → och → [...] → offentliggöras årligen → . Dessa räkenskaper ska överensstämja med de internationella redovisningsstandarder som antagits av unionen. Om det på grund av nätverksförvaltarens rättsliga status inte är möjligt att uppnå full överensstämmelse med de internationella redovisningsstandarderna, ska nätverksförvaltaren i möjligaste mån uppfylla dessa krav.
2. Nätverksförvaltaren ska offentliggöra en årsredovisning → om sin verksamhet → och regelbundet underställas en oberoende revision.

↓ 550/2004

Artikel 10

Förhållandet mellan tjänsteleverantörer

- ~~1. Leverantörer av flygtrafiktjänster får använda sig av tjänster från andra leverantörer som har blivit certifierade i gemenskapen.~~
- ~~2. Leverantörer av flygtrafiktjänster skall formalisera sina arbetsrelationer med hjälp av skriftliga avtal eller likvärdiga juridiska överenskommelser i vilka leverantörernas särskilda uppgifter och funktioner fastställs och som möjliggör ett utbyte av verksamhetsrelaterade uppgifter mellan alla tjänsteleverantörerna när det gäller allmän flygtrafik. Dessa överenskommelser skall anmälas till den berörda nationella tillsynsmyndigheten eller berörda myndigheter.~~

~~3. För tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster krävs medlemsstaternas godkännande. För tillhandahållandet av flygvädertjänster krävs medlemsstaternas godkännande, om de har utsett en leverantör med ensamrätt i enlighet med artikel 9.1.~~

↴ ny

↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 art. 2.6 (anpassad)

↻ Rådet

Artikel ~~30~~

Förhållandet till militära myndigheter

Medlemsstaterna ska inom ramen för den gemensamma transportpolitiken ~~vidta nödvändiga åtgärder för att~~ se till att det mellan behöriga civila och militära myndigheter upprättas eller förnyas skriftliga överenskommelser eller likvärdiga juridiska överenskommelser avseende förvaltningen av särskilda luftrumsblock ↻ [...] ↻ .

↓ 550/2004

~~Artikel 13~~

~~Tillgång till och skydd av uppgifter~~

~~1. När det gäller allmän flygtrafik skall relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter utbytas i realtid mellan alla leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare och flygplatser så att deras operativa behov kan underlättas. Uppgifterna skall användas endast för verksamhetsrelaterade ändamål.~~

~~2. Berörda myndigheter, certifierade leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare och flygplatser skall beviljas tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter på ett icke-diskriminerande sätt. Certifierade tjänsteverantörer, användare av luftrummet och flygplatser skall fastställa standardvillkor för tillgång till andra relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter än sådana som avses i punkt 1. De nationella tillsynsmyndigheterna skall godkänna dessa standardvillkor. Närmare föreskrifter för sådana villkor skall vid behov fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen.~~

↓ ny

↻ [...] ©

↓ 551/2004 (anpassad)

KAPITEL ~~II~~ V

LUFTRUMMET ~~S UPPBYGGNAD~~ ☒, DRIFTSKOMPATIBILITET OCH TEKNISK INNOVATION ☒

↓ 1070/2009 art. 3.2

~~Artikel 3~~

~~En europeisk övre flyginformationsregion (EUIR)~~

~~1. Gemenskapen och dess medlemsstater ska sträva efter att inrätta en gemensam europeisk övre flyginformationsregion (EUIR) som erkänns av Icao. I detta syfte ska kommissionen i frågor som omfattas av gemenskapens behörighet ge rådet en rekommendation i enlighet med artikel 300 i fördraget senast den 4 december 2011.~~

~~2. EUIR ska utformas så att den omfattar det luftrum som omfattas av medlemsstaternas ansvar i enlighet med artikel 1.3 och den får även omfatta luftrum tillhörande tredjeländer i Europa.~~

~~3. Inrättandet av EUIR ska inte påverka medlemsstaternas ansvar för utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster för luftrum som omfattas av deras ansvar i enlighet med artikel 8.1 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.~~

~~4. Medlemsstaterna ska behålla sitt ansvar gentemot Icao inom de geografiska gränserna för de övre flyginformationsregionerna och de flyginformationsregioner som Icao har tilldelat dem vid denna förordnings ikraftträdande.~~

↓ 1070/2009 art. 3.3

⇒ ny

⇒ Rådet

Artikel ~~323a~~

Digital luftfartsinformation

Utan att det påverkar medlemsstaternas offentliggörande av luftfartsinformation och i överensstämmelse med det offentliggörandet ska nätverksförvaltaren, i samarbete med ~~Eurocontrol~~ ⇒ ~~[...]~~ ⇐ ⇒ Eurocontrol ⇐ , upprätta en unionsomfattande infrastruktur för luftfartsinformation för att främja tillgången till luftfartsinformation av hög kvalitet i digital form som presenteras på ett harmoniserat sätt och som uppfyller kraven hos alla relevanta användare i fråga om uppgifternas kvalitet och aktualitet. ⇒ Den luftfartsinformation som på så sätt görs tillgänglig ska endast vara den information som uppfyller de grundläggande kraven i punkt 2.1 i bilaga VIII till förordning (EU) 2018/1139. ⇐

⇒ *Artikel 32a*

Trafikregler för luftfart och luftrumsklassificering

Kommissionen ska, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3

a) anta relevanta bestämmelser med avseende på trafikregler för luftfart, baserad på Icaos standarder och rekommenderade förfaranden.

b) anta relevanta bestämmelser för att säkerställa ett enhetligt genomförande av Icaos luftrumsklassificering med lämplig anpassning, i syfte att säkerställa ett sammanhängande tillhandahållande av säkra och effektiva flygtrafikledningstjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet. ©

~~2. Vid tillämpningen av punkt 1 ska kommissionen~~

~~a) se till att det utvecklas en infrastruktur för luftfartsinformation på gemenskapsnivå i form av en digital integrerad briefingportal med obegränsad tillgång för berörda parter. Den infrastrukturen ska integrera tillgången till och tillhandahållandet av sådana begärda uppgifter som till exempel, men inte begränsat till, luftfartsinformation, information från rapportplatser för flygtrafikledningen, meteorologisk information och information om flödesplanering,~~

~~b) stödja en modernisering och harmonisering av tillhandahållandet av luftfartsinformation i dess vidaste bemärkelse i nära samarbete med Eurocontrol och Icao. Kommissionen ska anta närmare genomförandebestämmelser för denna artikel i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen.~~

↓ 1070/2009 art. 3.4

~~Artikel 4~~

~~Trafikregler för luftfart och luftrumsklassificering~~

~~Kommissionen ska, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, anta genomförandebestämmelser för att~~

~~a) anta relevanta bestämmelser med avseende på trafikregler för luftfart, baserad på Icaos standarder och rekommenderade förfaranden,~~

~~b) harmonisera tillämpningen av Icaos luftrumsklassificering med lämplig anpassning, för att säkerställa ett sammanhängande tillhandahållande av säkra och effektiva flygtrafikledningstjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet.~~

~~KAPITEL III~~

~~FLEXIBEL ANVÄNDNING AV LUFTRUMMET (FUA) I DET GEMENSAMMA EUROPEISKA LUFTRUMMET~~

Artikel 337

Flexibel användning av luftrummet

1. Med beaktande av den militära verksamhetens särdrag och natur i varje medlemsstat och hur de militära frågorna under deras ansvar är organiserade ska medlemsstaterna säkerställa ~~en~~ ~~enhetlig tillämpning~~ tillämpningen inom det gemensamma europeiska luftrummet av koncept ~~et~~ för flexibel användning av luftrummet för att underlätta luftrumsplanering och flygledningstjänst i samband med den gemensamma transportpolitiken.

2. Medlemsstaterna ska årligen rapportera till kommissionen om tillämpningen av systemet med en flexibel användning av lufterummet med avseende på det lufterum som omfattas av deras ansvar i samband med den gemensamma transportpolitiken.

3. När enhetliga villkor behövs för tillämpningen av systemet med flexibel användning av luftrummet inom det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt mot bakgrund av de rapporter som lagts fram av medlemsstater, ska kommissionen skall genomförandebestämmelser antas inom ramen för vad som medges enligt den gemensamma transportpolitiken och utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar över sina luftrum, anta genomförandeakter i enlighet med det granskningsförfarande förfarandet som avses i artikel 8 37.3 i ramförordningen.

➡ 4. Om tillämpningen av denna artikel ger upphov till betydande operativa svårigheter får medlemsstaterna tillfälligt upphäva en sådan tillämpning under förutsättning att de utan dröjsmål informerar kommissionen och de andra medlemsstaterna. Efter det att ett tillfälligt upphävande har införts får justeringar av de bestämmelser som antagits i enlighet med punkt 3 utarbetas för lutrummet för vilket den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ansvarar. ⌂

↴ ny

➡ Rådet

Artikel 34

Sesar-samordning

De enheter som har ansvar för uppgifter som fastställs i unionsrätten på områdena samordning av Sesars utformningsfas, Sesars utvecklingsfas och Sesars installationsfas, beroende på vad som är tillämpligt, ska ➡ [...] ⌂ säkerställa en effektiv samordning mellan dessa tre faser för att åstadkomma en smidig och snabb övergång mellan dem ➡ , med särskild inriktning på industrialiseringsfasen ⌂.

Alla berörda civila och militära intressenter ska involveras i så stor utsträckning som möjligt.

➡ Kommissionen ska inrätta mekanismer för övervakning av hur effektiv Sesar-samordningen är. ⌂

↓ 1070/2009 art. 2.10

~~Artikel 15a~~

Gemensamma projekt

~~1. Gemensamma projekt kan bidra till ett framgångsrikt genomförande av generalplanen för flygledningstjänsten. Sådana projekt ska stödja målen i denna förordning för att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet inom sådana nyckelområden som kapacitet, flygeffektivitet, kostnadseffektivitet samt miljömässig hållbarhet, inom ramen för de övergripande säkerhetsmålen.~~

2. Kommissionen får, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, ta fram vägledande material om hur sådana projekt kan stödja genomförandet av generalplanen för flygledningstjänsten. Detta vägledande material får inte påverka mekanismerna för genomförande av sådana projekt om ett funktionellt luftrumblock som parterna i dessa block kommit överens om.

3. Kommissionen får, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, även besluta att upprätta gemensamma projekt för nätverksrelaterade funktioner, som är särskilt betydelsefulla för en förbättring av den övergripande kvaliteten i flyglednings- och flygtrafiktjänster i Europa. Sådana gemensamma projekt får anses kvalificerade för stöd av gemenskapsmedel inom den fleråriga budgetramen. Därför ska kommissionen, utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet att besluta om hur de ska använda sina ekonomiska resurser, utföra en oberoende lönsamhetsanalys och lämpliga samråd med medlemsstaterna och berörda aktörer i enlighet med artikel 10 i ramförordningen, och undersöka alla lämpliga finansieringsformer för detta ändamål. Kostnaderna för genomförande av gemensamma projekt ska ersättas i enlighet med principerna om öppenhet och icke-diskriminering.

↕ ny

➡ Rådet

Artikel 35

Gemensamma projekt

1. Kommissionen får inrätta gemensamma projekt ➡, på grundval av behoven av synkronisering bland intressenterna, ➡ för att genomföra de väsentliga operativa förändringar som identifieras i den europeiska ATM-generalplanen och som har ➡ [...] ➡ ➡ nått tillräcklig mognad för att möjliggöra driftskompatibel kapacitet i alla medlemsstater i syfte att förbättra prestandan hos det gemensamma europeiska luftrummet. ➡

2. Kommissionen får också inrätta styrningsmekanismer för gemensamma projekt och deras genomförande. ☞ Alla berörda civila och militära intressenter ska involveras i dessa mekanismer i så stor utsträckning som möjligt och, när så är möjligt och lämpligt, ha en ledande roll. ☹

3. Gemensamma projekt kan vara berättigade till unionsfinansiering ☞ inom ramen för den fleråriga budgetramen ☹ . Därför ska kommissionen, utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet att besluta om hur de ska använda sina ekonomiska resurser, genomföra en oberoende lönsamhetsanalys och lämpliga samråd med medlemsstaterna och berörda intressenter i enlighet med artikel ☞ [...] ☹ ☞ 38 ☹ , och undersöka ☞ prioriteringar och ☹ alla lämpliga finansieringsformer för att genomföra detta.

4. Kommissionen ska inrätta de gemensamma projekt och styrningsmekanismer som avses i punkterna 1 och 2 genom genomförandeakter som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

↓ 551/2004

~~Artikel 8~~

~~Tillfälligt upphävande~~

~~1. Om tillämpningen av artikel 7 ger upphov till betydande operativa svårigheter får medlemsstaterna tillfälligt upphäva en sådan tillämpning under förutsättning att de utan dröjsmål informerar kommissionen och de andra medlemsstaterna.~~

~~2. Efter det att ett tillfälligt upphävande har införts får justeringar av de bestämmelser som antagits i enlighet med artikel 7.3 utarbetas för lufterummet för vilket den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ansvarar, i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.~~

KAPITEL ~~IV~~ VI

SLUTBESTÄMMELSER

↓ 1070/2009 art. 2.11

~~Artikel 17~~

~~Översyn av bilagor~~

~~De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av bilagorna i syfte att ta hänsyn till den tekniska eller driftsmässiga utvecklingen ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.~~

~~Kommissionen kan, vid tvingande, brådskande skäl, tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 5.5 i ramförordningen.~~

↓ ny

→ Rådet

→ [...] ←

→ [...] ←

→ [...] ←

→ [...] ←

→ [...] ←

→ [...] ←

→ [...] ←

↓ 549/2004 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

Artikel 37 ~~5~~

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av ”Kommittén för det gemensamma luftrummet” (nedan kallad ”kommittén”), som ska bestå av två företrädare för varje medlemsstat och ha ~~en företrädare för~~ kommissionen som ordförande. Kommittén ska säkerställa att samtliga användares intressen när så är lämpligt beaktas. ⇒ Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011. ⇐

⇒ [...] ⇐

3. När det hänvisas till denna punkt ⇒ ska artikel 5 ⇐ ~~skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG~~ ⇒ förordning (EU) nr 182/2011 ⇐ tillämpas, ~~med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

~~Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.~~

⇒ 4. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas. ⇐

↓ 1070/2009 art. 1.4

~~4. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5a.1, 5a.4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

~~5. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1, 5a.2, 5a.4 och 5a.6 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

Artikel 3840

☒ Konsultation med intressenter ☒

↓ ny

⇒ Rådet

1. Medlemsstaterna, de nationella tillsynsmyndigheterna, ⇒ [...] ☒ ⇒ organet för prestationsgranskning, om ett sådant har utsetts enligt artikel 9b ☒, och nätverksförvaltaren ska inrätta samrådsmekanismer för lämpligt samråd med intressenter när de utför sina uppgifter vid genomförandet av denna förordning.

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

2. Kommissionen ska inrätta en mekanism ~~för konsultation~~ på ~~gemenskapsnivå~~ ☒ unionsnivå ☒ ⇒ för att ⇒ [...] ☒ samråda ⇒ med relevanta intressenter ☒ i frågor som rör genomförandet av denna förordning ⇐. Den specifika branschvisa dialogkommitté som inrättades genom ☒ kommissionens ☒ beslut 98/500/EG ska delta i konsultationen. ~~3. Konsultationen med intressenterna ska särskilt omfatta införande och utveckling av nya begrepp och tekniker i det europeiska nätverket för flygledningstjänst.~~ ⇒ I fråga om punkt 3 e och när samråd krävs avseende militära aspekter ska kommissionen, utöver med medlemsstaterna, samråda med Europeiska försvarsbyrån och med ⇒ [...] ☒ ⇒ nationella ☒ militära ⇒ [...] ☒ ⇒ myndigheter ☒. ⇐

⇒ [...] ☒

⇒ 3. Vid tillämpning av punkterna 1 och 2 ska samråd ske med åtminstone följande operativa och icke-operativa intressenter: ☒

a) leverantörer av flygtrafiktjänster ⇨ eller ⇨ [...] ☹ grupper som företräder dem ⇨,

⇩ ny

b) nätverksförvaltaren,

⇩ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

⇨ ny

⇨ Rådet

c) flygplatsoperatörer ⇨ eller ⇨ [...] ☹ grupper som företräder dem ⇨,

d) ~~relevanta~~ användare av luftrummet eller ⇨ [...] ☹ grupper som företräder ☒ dem, ☒
~~användare av luftrummet,~~

⇨ [...] ☹

f) ☒ ☒ tillverkningsindustrin,

g) representativa yrkesorganisationer,

⇩ ny

⇨ Rådet

⇨ [...] ☹ ⇨ h) nationella myndigheter, inbegripet behöriga nationella militära myndigheter,

i) samordnare av ankomst- och avgångstider,

j) ☹ icke-statliga organisationer ⇨ med ett intresse i luftfart eller flygledningstjänst ☹ .

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

↻ Rådet

~~Artikel 6~~

~~Samrådsorgan för industrin~~

~~Utan att det inverkar på kommitténs och Eurocontrols roll, ska kommissionen inrätta ett rådgivande organ för industrin, som ska bestå av leverantörer av flygtrafiktjänster, sammanslutningar för luftrumets användare, flygplatsoperatörer, tillverkningsindustrin och representativa yrkesorganisationer. Detta organ ska endast ha till uppgift att ge kommissionen råd om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↻ Artikel 38a

Förhållandet till intressenter

Leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska inrätta samrådsmekanismer för att samråda med de relevanta luftrumsanvändarna, flygplatsoperatörerna och militära myndigheterna i alla viktiga frågor som rör tjänster som tillhandahålls, inbegripet relevanta ändringar av luftrumskonfigurationer, eller större investeringar som har en relevant inverkan på tillhandahållande av och/eller avgifter för flygledningstjänst och flygtrafiktjänster. ↻

Artikel 39

Förbindelser med europeiska tredjeländer

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

~~Gemenskapen~~ ☒ Unionen ☒ och dess medlemsstater ska stödja och ha som mål att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta länder som inte är medlemmar av Europeiska unionen. I detta syfte ska de sträva efter att, ~~antingen~~ inom ramen för avtal med angränsande tredjeländer ☹, särskilt i Eurocontrolområdet eller i Icao-regionen Europa ☹ ~~eller inom ramen för avtal om funktionella luftrumsblock~~, utvidga ~~tillämpningen av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3,~~ ☒ det gemensamma europeiska luftrummet ☒ till att omfatta dessa länder. ⇒ Dessutom ska de sträva efter att samarbeta med dessa länder, antingen inom ramen för avtal om ☹ gränsöverskridande tillhandahållande av tjänster med tredjeländer, om samarbete vad gäller flygledningstjänstens modernisering, om ☹ nätverksfunktioner eller inom ramen för avtalet mellan unionen och Eurocontrol om en allmän ram för ökat samarbete, och därigenom förstärka den ”alleuropeiska dimensionen” i ATM. ⇐

☹ Denna artikel ska inte påverka medlemsstaters beslut om huruvida det gemensamma europeiska luftrummet ska utvidgas till deras utomeuropeiska länder och territorier eller självstyrande territorier i andra Icao-regioner. ☹

↓ 1070/2009 art. 1.5

Artikel 8

Genomförandebestämmelser

~~1. För utvecklingen av genomförandebestämmelser får kommissionen ge Eurocontrol eller, där så är lämpligt, annat organ uppdrag med fastställande av de uppgifter som ska utföras samt tidsplanen för dessa, med beaktande av de tidsfrister som fastställs i denna förordning. Kommissionen ska tillämpa det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2.~~

~~2. När kommissionen avser att i enlighet med punkt 1 ge ett organ ett uppdrag ska den sträva efter att på bästa möjliga sätt tillämpa befintliga metoder för att involvera och samråda med alla berörda parter, om dessa metoder motsvarar kommissionens praxis för insyn och samrådsförfaranden och inte strider mot kommissionens institutionella skyldigheter.~~

↓ ny

➡ Rådet

Artikel 40

Stöd från andra organ

Kommissionen får begära stöd från andra organ för fullgörandet av sina uppgifter enligt denna förordning ➡ [...] ⬅ ➡, inbegripet från Eurocontrol inom ramen för avtalet mellan unionen och Eurocontrol om en allmän ram för ökat samarbete. ⬅

↓ 1070/2009 art. 2.1

~~Artikel 4~~

Flygsäkerhetskrav

~~Kommissionen ska, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, anta genomförandebestämmelser som införlivar de relevanta bestämmelserna i Eurocontrols flygsäkerhetskrav (Esarr, Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) och senare ändringar av dessa krav inom ramen för denna förordning, vid behov med lämpliga anpassningar.~~

↓ 550/2004 (anpassad)

~~KAPITEL IV~~

~~SLUTBESTÄMMELSER~~

↓ 1070/2009 art. 2.11 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

Artikel 41~~48~~

Sekretess

1. ☒ Varken de ☒ ~~De~~ nationella tillsynsmyndigheterna, i enlighet med sin nationella lagstiftning, ☐ ~~de nationella behöriga myndigheterna, och~~ kommissionen ☐, ☐ [...] ☐ organ ☐ et ☐ för prestationsgranskning ☐ [...] ☐ eller nätverksförvaltaren ☐ får ~~inte~~ röja förtrolig information, särskilt om informationen avser leverantörer av flygtrafiktjänster, deras affärsmässiga förhållanden eller deras kostnads ☐ - och intäkts ☐ komponenter.

2. Punkt 1 ska inte påverka de nationella tillsynsmyndigheternas ~~eller~~ ☐ [...] ☐ ☐ eller ☐ kommissionens ☐ ☐ [...] ☐ ☐ rätt att röja information när detta behövs för att de ska kunna uppfylla sina uppgifter ☐ [...] ☐ ☐ . E ☐ tt sådant röjande ska ☐ i så fall ☐ vara proportionerligt och ta i beaktande de berättigade intressena för leverantörer av flygtrafiktjänster, lufttrummet användare, flygplatser eller andra relevanta berörda parter när det gäller skyddet av deras ~~affärshemligheter~~ ☒ kommersiellt känsliga uppgifter ☒ .

3. Information och data som [...] görs tillgänglig enligt [...] artiklarna 13.3b, 13a, [...] 6, 13b.2, [...] 25.3 och 25.4 eller som rapporteras enligt artikel [...] 19 [...] .6 , i synnerhet vad gäller fastställda kostnader [...] och faktiska kostnader [...] med avseende på utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster, [...] artikel 14 ska offentliggöras , med förbehåll för skydd av en fysisk eller juridisk persons kommersiella intressen, inbegripet immateriella rättigheter, såvida det inte föreligger ett övervägande allmänintresse av offentliggörande .

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

⇒ ny

⇒ Rådet

Artikel 42

Sanktioner

De sanktioner som Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner som ska vara tillämpliga på [...] för i första hand lufrumsanvändares , flygplatsoperatörers och [...] leverantörer av flygtrafiktjänst [...] tjänstleverantörers överträdelser av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 [...] genomförandeakter som antagits på grundval därav, och ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

↓ 549/2004

Artikel 12

Övervakning, kontroll och metoder för konsekvensbedömning

1. Övervakningen, kontrollen och metoderna för konsekvensbedömning skall bygga på att årliga rapporter från medlemsstaterna om genomförandet av de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning och om de åtgärder som anges i artikel 3 läggs fram.

↓ 1070/2009 art. 1.6 a

~~2. Kommissionen ska regelbundet granska hur denna förordning och de åtgärder som anges i artikel 3 tillämpas, och rapportera detta till Europaparlamentet och rådet, varvid det första rapporteringstillfället ska infalla senast den 4 juni 2011, och därefter i slutet av varje sådan referensperiod som avses i artikel 11.3 d. Kommissionen får när så är motiverat i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna som går utöver de upplysningar som finns i de rapporter som dessa har lämnat in i enlighet med punkt 1 i den här artikeln.~~

↓ 549/2004

~~3. Vid upprättandet av de rapporter som avses i punkt 2, skall kommissionen begära ett yttrande från kommittén.~~

↓ 1070/2009 art. 1.6 b

~~4. Rapporterna ska innehålla en bedömning av de resultat som uppnåtts genom de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning, inbegripet lämplig information om utvecklingen i sektorn, i synnerhet gällande ekonomiska, sociala, miljömässiga, sysselsättningsrelaterade och tekniska aspekter samt om tjänsternas kvalitet, med beaktande av de ursprungliga målen och framtida behov.~~

↓ ny

→ Rådet

Artikel 43

Utvärdering

1. Kommissionen ska → , fem till åtta år efter förordningens ikraftträdande, → göra en utvärdering för att bedöma → [...] → de rättsliga, sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna → av denna förordning → , liksom dess mervärde, både på nationell och europeisk nivå. → [...] → . Kommissionen får när så är motiverat i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna → , inbegripet militära myndigheter, → som är relevanta för tillämpningen av denna förordning.
 2. Kommissionen ska → [...] → lägga fram → sina slutsatser → [...] → för → Europaparlamentet och → [...] → rådet. Slutsatserna från utvärderingen ska offentliggöras.
-

↓ 1070/2009 art. 2.12 (anpassad)

~~Artikel 18a~~

Granskning

~~Kommissionen ska senast den 4 december 2012 överlämna en undersökning till Europaparlamentet och rådet, med en utvärdering av de rättsliga, säkerhetsmässiga, näringslivsmässiga, ekonomiska och sociala effekterna av tillämpningen av marknadsprinciper på tillhandahållandet av kommunikations-, navigerings-, övervaknings- och flygbriefingtjänster, jämfört med befintliga eller alternativa organisatoriska principer och med hänsyn till utvecklingen inom de funktionella luftfartsblocken och i den teknik som finns.~~

~~KAPITEL IV~~

~~SLUTBESTÄMMELSER~~

~~Artikel 10~~

~~Granskning~~

~~I samband med den regelbundna översyn som det hänvisas till i artikel 12.2 i ramförordningen skall kommissionen genomföra en framåtblickande undersökning av förutsättningarna för en framtida tillämpning i det undre luftrummet av de modeller som avses i artiklarna 3, 5 och 6.~~

~~På grundval av slutsatserna från denna undersökning och med ledning av de framsteg som gjorts skall kommissionen senast den 31 december 2006 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med, om så är lämpligt, ett förslag om att utvidga tillämpningen av dessa modeller till att omfatta det undre luftrummet eller att fastställa eventuella andra åtgärder. Om en sådan utvidgning övervägs, bör besluten i fråga fattas före den 31 december 2009.~~

~~Artikel 44~~43

~~Garantier~~

Denna förordning ska inte hindra medlemsstaterna från att tillämpa sådana åtgärder som behövs för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen. Åtgärderna utgörs framför allt av sådana som är absolut nödvändiga

- a) för att i enlighet med Icao:s regionala flygtrafikavtal övervaka det luftrum som medlemsstaterna ansvarar för, inbegripet förmågan att upptäcka, identifiera och bedöma alla luftfartyg som använder detta luftrum, för att försöka trygga flygsäkerheten och för att ingripa i syfte att trygga säkerhets- och försvarsbehov,
- b) i händelse av allvarliga interna störningar som påverkar upprätthållandet av lag och ordning,
- c) i händelse av krig eller allvarlig internationell spänning som innebär krigsfara,
- d) för att en medlemsstat ska kunna uppfylla sina internationella skyldigheter avseende upprätthållandet av fred och internationell säkerhet,
- e) för att genomföra militära operationer och träning, inbegripet nödvändiga möjligheter till övningar.

↓ 1070/2009 art. 1.7

~~Artikel 13a~~

~~Europeiska byrån för luftfartssäkerhet~~

~~Vid genomförandet av denna förordning och förordningarna (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004, (EG) nr 552/2004 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet¹ ska medlemsstaterna och kommissionen, i enlighet med sina respektive roller enligt denna förordning, på lämpligt sätt och i samarbete med Europeiska byrån för luftfartssäkerhet säkerställa att alla säkerhetsaspekter är korrekt hanterade.~~

¹ ~~EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.~~



➡ Rådet

Artikel 45

Upphävande

Förordningarna (EG) nr 549/2004, 550/2004 och 551/2004 ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till de upphävda förordningarna ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga III.



550/2004 (anpassad)

Artikel ~~46~~⁴⁹

Ikraftträdande ☒ och tillämpning ☒

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

~~2. Artiklarna 7 och 8 skall emellertid träda i kraft ett år efter det att de gemensamma krav som avses i artikel 6 har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.~~

↓ ny

➡ Rådet

2. ➡ [...] ☒ ➡ Artiklarna ☒ 3.3 ➡ ➡ [...] ☒ och 25.3 ☒ ska tillämpas från och med den [Publikationsbyrån: Ange datum – ➡ [...] ☒ ➡ 72 ☒ månader efter ikraftträdandet av denna förordning].

Artiklarna 10–24 ska tillämpas från och med ☞ [...] ☞ ett år efter antagandet ☞ . Artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 och artikel 15 i förordning (EG) nr 550/2004, och de genomförandeakter som antagits på grundval därav, ska dock fortsätta att gälla för genomförandet av prestations- och avgiftssystemen för den tredje referensperioden. ☞ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/709, som antogs den 6 maj 2019, ska fortsätta att gälla fram till slutet av den fjärde referensperioden. ☞

☞ [...] ☞ Artiklarna ☞ [...] ☞ 27.4 ☞ och ☞ [...] ☞ 32 ska tillämpas på nätverksförvaltaren från och med den dag då ett tillsättningsbeslut, som antagits i enlighet med artikel 27.2 ☞ [...] ☞, blir tillämpligt.

☞ Artikel 42 ska tillämpas från och med den *[Publikationsbyrån: för in datum för denna förordnings ikraftträdande]*. Åtgärder som antas av medlemsstaterna enligt den artikeln ska tillämpas från och med ☞

☞ - den *[Publikationsbyrån: för in datum – 72 månader efter denna förordnings ikraftträdande]* vad gäller överträdelser av artiklarna 3.3 och 25.3, ☞

☞ - ett år efter antagandet av denna förordning vad gäller överträdelser av artiklarna 10–24. ☞

↓ 550/2004

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

↓ 550/2004

→₁ 1070/2009 art. 2.13 a

→₂ 1070/2009 Art. 2.13 b

BILAGA I

→₁ KRAV FÖR BEHÖRIGA ORGAN ←

→₂ De behöriga organen ska uppfylla följande: ←

~~Den måste ha dokumenterad omfattande erfarenhet av att bedöma offentliga och privata enheter inom luftfartssektorn, särskilt leverantörer av flygtrafiktjänster, och inom andra liknande sektorer på ett eller flera områden som omfattas av denna förordning.~~

~~Den måste ha omfattande regler rörande regelbundna kontroller av nämnda enheter, som offentliggörs och kontinuerligt uppdateras och förbättras genom forsknings- och utvecklingsprogram.~~

↓ 1070/2009 art. 2.13 b

~~Den får inte vara kontrollerad av leverantörer av flygtrafiktjänster, av flygplatsledningsmyndigheter eller av andra som har ett kommersiellt intresse i tillhandahållande av flygtrafiktjänster eller luftfartstjänster.~~

~~Den måste ha en betydande teknisk lednings-, stöd- och forskningspersonal som står i rimlig proportion till de uppgifter som skall utföras.~~

↓ 552/2004

~~6. Organet skall ha en ansvarsförsäkring utom i det fall staten tar på sig ansvaret i enlighet med nationell lagstiftning eller medlemsstaten själv ansvarar direkt för inspektionerna.~~

~~7. Organets personal skall iakttä tystnadsplikt med avseende på all information den erhåller vid utförandet av sina uppgifter enligt denna förordning.~~

~~Den måste ledas och administreras på ett sådant sätt att sekretessen hos den information som krävs av administrationen säkerställs.~~

~~Den måste vara beredd att tillhandahålla relevant information till den berörda nationella tillsynsmyndigheten.~~

~~Den måste ha definierat och dokumenterat sin politik och sina mål och åtaganden med avseende på kvalitet och ha säkerställt att denna politik är tydlig samt genomförs och upprätthålls på alla nivåer inom organisationen.~~

~~Den måste ha utvecklat, genomfört och upprätthållit ett effektivt internt kvalitetssystem som grundas på tillämpliga delar av internationellt erkända kvalitetsstandarder och är förenligt med EN 45004 (inspektionsorgan) och med EN 29001, i enlighet med IACS Quality System Certification Scheme.~~

~~Den måste vara underkastad certifiering av sitt kvalitetssystem utförd av ett oberoende granskningsorgan som är erkänt av förvaltningen i den medlemsstat där den är belägen.~~

↓ 550/2004

↻ Rådet

BILAGA III

↻ [...] ↻



BILAGA II

Upphävda förordningar och ändringar av dessa

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1)	
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10)	
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20)	
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 34)	Endast artiklarna 1, 2 och 3



BILAGA III

JÄMFÖRELSETABELL

Förordning 549/2004	Förordning 550/2004	Förordning 551/2004	Denna förordning
Artikel 1.1–1.3			Artikel 1.1–1.3
Artikel 1.4			-
-			Artikel 1.4
Artikel 2.1 a och 2.1 b			Artikel 2.5 a och 2.5 b
Artikel 2.2			Artikel 2.1
Artikel 2.3			Artikel 2.2
			Artikel 2.2a
Artikel 2.4			Artikel 2.4
-			Artikel 2.6
Artikel 2.5			Artikel 2.3
Artikel 2.6			Artikel 2.11
Artikel 2.7			Artikel 2.12
-			Artikel 2.13
Artikel 2.8			Artikel 2.14
Artikel 2.9			Artikel 2.8
Artikel 2.10			Artikel 2.9

Artikel 2.11			Artikel 2.10
Artikel 2.12			Artikel 2.17
-			Artikel 2.18–2.20
Artikel 2.13			Artikel 2.16
Artikel 2.13a			Artikel 2.33
Artikel 2.14			-
			Artikel 2.21
-			Artikel 2.22
Artikel 2.16			Artikel 2.23
Artikel 2.17			Artikel 2.32
Artikel 2.18			-
Artikel 2.19			Artikel 2.24
-			Artikel 2.25 och 2.26
Artikel 2.20			Artikel 2.31
Artikel 2.22			Artikel 2.34
Artikel 2.23			-
Artikel 2.23a			Artikel 2.35
			Artikel 2.35b och 2.35c
Artikel 2.23b			Artikel 2.15
Artikel 2.24 och 2.25			-

Artikel 2.26			Artikel 2.36
Artikel 2.27			-
Artikel 2.28			Artikel 2.37
Artikel 2.29			Artikel 2.38
-			Artikel 2.39 och 2.40
Artikel 2.30			Artikel 2.41
-			Artikel 2.42 och 2.43
-			Artikel 2.43a–2.43c
Artikel 2.31			Artikel 2.44
			Artikel 2.44a
-			Artikel 2.45
Artikel 2.32			-
Artikel 2.33			Artikel 2.46
Artikel 2.34			Artikel 2.47
-			Artikel 2.48–2.52
Artikel 2.35 och 2.36			-
Artikel 2.38			Artikel 2.53
Artikel 2.39			Artikel 2.54

-			Artikel 2.56
Artikel 2.40			Artikel 2.57
Artikel 2.41			Artikel 2.27
-			Artikel 2.28–2.30
			Artikel 2a
Artikel 3			-
Artikel 4.1			Artikel 3.1
Artikel 4.2			Artikel 3.3
-			Artikel 3.4
Artikel 4.3			Artikel 3.2
Artikel 4.4			
-			
Artikel 4.5			Artikel 3.9
-			Artiklarna 4–9
Artikel 5.1			Artikel 37.1
Artikel 5.2			
Artikel 5.3			Artikel 37.3
-			Artikel 37.4
Artikel 5.4 och 5.5 och artikel 6			-

Artikel 7			Artikel 39
Artikel 8.1			Artikel 40
Artikel 8.2			-
-			Artikel 41
Artikel 9			Artikel 42
Artikel 10.1			Artikel 38.1
Artikel 10.2			Artikel 38.2
Artikel 10.3			Artikel 38.3
-			Artikel 38a
Artikel 11.1 första meningen och artikel 11.3 d första och tredje meningen			Artikel 10.1
Artikel 11.1 a–c			Artikel 10.2
Artikel 11.2			-
Artikel 11.3 a			Artikel 11
Artikel 11.3 b och 11.3 c			Artiklarna 13.1, 13.3, 13.3a och 13.3b
-			13.1a och 13.1b
11.3b			13.2

Artikel 11.3 c första stycket			13.5
Artikel 11.3 c första stycket			Artikel 13a.1
-			13a.2
Artikel 11.3 a			13a.3
Artikel 11.3 c andra till fjärde stycket			Artikel 13a.4 och 13a.5
-			13a.6
Artikel 11.3 d andra meningen			Artikel 13b.2
-			Artikel 13b.1 och 13.2a
Artikel 11.3 e			Artikel 13b.3
-			Artiklarna 16 och 17
Artikel 11.4 a			Artikel 10.3 a
-			Artikel 10.3 b–10.3 d
Artikel 11.4 b och 11.4 c			-
Artikel 11.4 d			Artikel 10.3 e

Artikel 11.4 e			Artikel 10.3 f
-			Artikel 10.3 g–10.3 k
Artikel 11.4 andra stycket			Artikel 18
Artikel 11.5			-
Artikel 11.6			Artikel 18
-			Artiklarna 19–35
Artikel 12.1 och 12.2 fram till ”i artikel 3”			Artikel 43.1
Artikel 12.2, den del av första meningen som inleds med ”och rapportera detta till Europaparlamentet”			Artikel 43.2
Artikel 12.3 och 12.4			-
Artikel 13			Artikel 44
-			Artikel 45
Artikel 13a			-
Artikel 14			Artikel 46
	Artikel 1		Artikel 1.1
	-		Artikel 1.2–1.4
	-		Artiklarna 2 och 3

	Artikel 2.1		Artikel 4.1
	-		
	Artikel 2.2		Artikel 4.3
	-		Artikel 5.1
	Artikel 2.3		Artikel 5.3
	Artikel 2.4		Artikel 5.2
	Artikel 2.5		Artikel 5.4
	Artikel 2.6		Artikel 5.5
	-		Artikel 5.5a
	Artiklarna 3–6		-
	Artikel 7		Artikel 7.1a led a
	Artikel 7.2		Artikel 7.1a led c
	Artikel 7.3 första meningen		-
	Artikel 7.3 andra och tredje meningen		-
	Artikel 7.4		
			Artikel 6.2a och 6.3
	Artikel 7.5 och 7.6		-
	Artikel 7.7		Artikel 6.1 andra stycket och artikel 6.4 och 6.5

	Artikel 7.8 och 7.9		-
	-		Artikel 6.6
	Artikel 8.1		Artikel 7.1
	-		Artikel 7.1 b och 7.1 andra stycket leden c och d
	Artikel 8.2		Artikel 7.2
			Artikel 7.2 sista meningen
	Artikel 8.3		Artikel 7.3
	Artikel 8.4 och 8.5		-
	Artikel 8.6		Artikel 7.4
	Artikel 9		Artikel 7a
	Artikel 9a		Artikel 2a
	Artikel 9b		-
	Artikel 10		Artikel 7b
	-		Artiklarna 9b–18
	Artikel 11		Artikel 30
	Artikel 12.1		Artikel 25.1
	Artikel 12.2		Artikel 25.1
	Artikel 12.3		Artikel 25.3
	-		Artikel 25.4

	Artikel 12.4		Artikel 25.2
	-		Artiklarna 26–28
	Artikel 12.5		-
	Artikel 13.1		Artikel 9a.1
	Artikel 13.2		Artikel 9a.3
	Artikel 13.3		Artikel 9a.4
	-		Artiklarna 32a–34
	Artikel 14		Artikel 19.1
	Artikel 15.1		Artikel 19.2
	Artikel 15.3 f		Artikel 19.3
	-		Artikel 19.5
	Artikel 15.2 a		Artikel 20.1 och 20.2
	Artikel 15.2 b första meningen		Artikel 20.2
	Artikel 15.2 b andra meningen		Artikel 20.3
	Artikel 15.2 b tredje meningen		Artikel 20.4
	Artikel 15.2 c		-

	Artikel 15.2 d		Artikel 20.6
	Artikel 15.2 e		Artikel 20.5
	Artikel 15.2 f		Artiklarna 19.6 och 23
	Artikel 15.3 a		Artikel 22.1
	-		Artikel 22.2, 22.3 och 22.5a
	Artikel 15.3 b		Artikel 22.4
	Artikel 15.3 c		Artikel 21.1
	-		Artikel 21.1a och 21.2
	Artikel 15.3 d		Artikel 19.2
	Artikel 15.3 e		Artiklarna 20.2 och 22.1
	Artikel 15.3 f		Artikel 22.5
	Artikel 15.4		Artikel 23
	Artikel 15a.1 och 15a.3 första meningen		Artikel 35.1 och 35.4
	Artikel 15a.2		Artikel 35.2 och 35.4
	Artikel 15a.3 andra till fjärde meningarna		Artikel 35.3
	-		Artiklarna 37–40

	Artikel 15a.3 femte meningen		-
	Artikel 16.1		Artikel 24.1
	Artikel 16.2		Artikel 24.2 och 24.3
	Artikel 16.3		Artikel 24.3
	Artikel 17		-
	Artikel 18.1		Artikel 41.1
	Artikel 18.2		Artikel 41.2
	Artikel 18.3		Artikel 41.3
	-		Artiklarna 42–45
	Artikel 19		Artikel 46
	Bilaga I		-
	Bilaga II		-
		Artikel 1.1	Artikel 1.1
		Artikel 1.2	Artikel 1.1
		-	Artikel 1.2 och 1.3
		Artikel 1.3	Artikel 1.4
		-	Artikel 1.5 och 1.6 och artiklarna 2–25
		Artiklarna 1.4 och 3	-
		Artikel 3a	Artikel 32
		Artiklarna 4 och 5	-

		Artikel 6.1	Artikel 26.1
			Artikel 26.1a
		Artikel 6.2 första stycket	Artikel 26.2 och 26.3
			Artikel 26.3
		Artikel 6.2 andra stycket	Artikel 26.4
		-	Artikel 27.1
		Artikel 6.2 tredje stycket första meningen	Artikel 27.2
		Artikel 6.2 tredje stycket andra och tredje meningen	Artikel 27.3
		-	Artikel 27.4–27.7
		Artikel 6.3	-
		Artikel 6.4	Artikel 27.8
		Artikel 6.5	Artikel 26.1a
		Artikel 6.6	Artikel 26.2 b

		Artikel 6.7–6.9	Artikel 27.8
		-	Artiklarna 28 och 30
		Artikel 7.1	Artikel 33.1
		Artikel 7.2	Artikel 33.2
		Artikel 7.3	Artikel 33.3
			Artikel 33.4
		-	Artiklarna 34–45
		Artiklarna 8 och 10	-
		Artikel 11	Artikel 46

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EU) 2018/1139 vad gäller de krav som är tillämpliga på
flygledningstjänster/flygtrafiktjänster**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) [...]
- (2) [...]
- (3) [...]

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

- (20a) För att optimera tillämpningen av reglerna för det gemensamma europeiska luftrummet har förordningarna (EG) 549/2004¹, 550/2004² och 551/2004³ upphävts och ersatts av [ändrad SES2+]. Därför bör hänvisningarna i förordning (EU) 2018/1139⁴ till dessa tre förordningar uppdateras.
- (20b) Dessutom bör de krav kopplade till certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster som tidigare fastställdes i förordning 550/2004 integreras i förordning (EU) 2018/1139 för att möjliggöra ett förenklat certifieringsregelverk och ett enda certifieringsförfarande. Framför allt är det lämpligt att leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) för att kunna certifieras bör påvisa tillräcklig finansiell stabilitet och erhålla lämplig ansvars- och försäkringstäckning, uppfylla tillämpliga krav avseende ägande och organisationsstruktur och hantera säkerhetsrisker. De villkor som kan tillämpas på de certifikat som utfärdas bör också specificeras.
- (20c) Dessutom bör viktiga krav som är tillämpliga på ATM/ANS och flygledare kompletteras med avseende på krav som är tillämpliga på datatjänster för flygledningstjänst.
- (21) Förordning (EU) 2018/1139 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1).

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20).

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018 s. 1).

Artikel 1

Förordning (EU) 2018/1139 ska ändras på följande sätt:

a1. Artikel 2¹ ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 h ska ersättas med följande:

”Utformningen av luftrumsstrukturer inom det gemensamma europeiska luftrummet, utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning [ändrad SES2+] och medlemsstaternas ansvar när det gäller luftrum inom deras jurisdiktion.”

(b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Utan att det påverkar nationella säkerhets- och försvarskrav och tillämpningen av artikel [1.2] i [ändrad SES2+] ska medlemsstaterna säkerställa att

a) de anläggningar som avses i punkt 3 första stycket b i denna artikel och som är öppna för allmänt bruk, och

b) de flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som avses i punkt 3 första stycket c i denna artikel och som tillhandahålls för sådan flygtrafik på vilken förordning [ändrad SES2+] är tillämplig,

ger en nivå i fråga om säkerhet och driftskompatibilitet med civila system som är lika ändamålsenlig som den som följer av tillämpningen av de grundläggande krav som anges i bilagorna VII och VIII till denna förordning.”

¹ Ändringar av denna artikel är ämnade att uppdatera de hänvisningar som finns i förordning 2018/1139.

1. I artikel 3 ska punkterna 5, 33 och 34 ersättas med följande:

”5. *flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS)*: flygledning enligt definitionen i artikel 2.9 i [ändrad SES2+] och flygtrafiktjänster enligt definitionen i artikel 2.4 i den förordningen, samt sådana nätverksfunktioner som avses i artikel 26 i den förordningen och tjänster som består av framtagning och bearbetning av data och av formatering och leverans av data till allmän flygtrafik i flygtrafiksyfte.”

”33. *det gemensamma europeiska luftrummet*: luftrummet ovanför det territorium som fördragen tillämpas på samt varje annat luftrum där medlemsstaterna tillämpar förordning [ändrad SES2+] i enlighet med artikel 1.4 i den förordningen¹.”

”34. *nationell behörig myndighet*: ett eller flera organ som har utsetts av en medlemsstat och som har de befogenheter och det tilldelade ansvar som krävs för att utföra uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.”

1a. Artikel 40.1 ska ersättas med följande:

”1. Tillhandahållandet av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) enligt artikel 2.1 g ska uppfylla de grundläggande krav som fastställs i bilaga VIII och, i tillämpliga fall, bilaga VII.

Leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) ska dessutom

- a) i syfte att säkerställa ett säkert och kontinuerligt tillhandahållande av tjänster påvisa tillräcklig finansiell stabilitet och ha erhållit lämplig ansvars- och försäkringstäckning, med hänsyn tagen till deras rättsliga ställning och det skydd som finns tillgängligt i form av företagsförsäkring,
- b) uppfylla tillämpliga krav avseende ägande och organisationsstruktur, i syfte att förebygga intressekonflikter för att säkerställa ett icke-diskriminerande tillhandahållande av tjänster, och
- c) hantera säkerhetsrisker.”

¹ Ändringar av denna bestämmelse är ämnade att uppdatera de hänvisningar som finns i förordning 2018/1139.

1b. Artikel 41 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att den följer de genomförandeakter som avses i artikel 43 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40.1 första stycket samt de krav som avses i artikel 40.1 andra stycket a, b och c.”

(b) Följande punkt 3a ska läggas till:

”3a. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel kan bli föremål för objektivt motiverade, icke-diskriminerande, proportionella och öppet redovisade villkor. Dessa villkor kan, i förekommande fall, avse följande:

a) Avgränsning eller begränsning av annan verksamhet än den som avser tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

b) Kontrakt, överenskommelser eller andra bestämmelser mellan tjänsteleverantören och en tredje part vilka rör tjänsterna.

c) Tillhandahållande av den information som rimligen kan krävas för att kontrollera kraven för certifikatet i artikel 41.

d) Andra villkor av rättslig art som inte är specifika för flygtrafiktjänster, t.ex. villkor som avser upphävande eller återkallande av certifikatet.”

c) c. Punkt 4 ska ändras på följande sätt:

”4. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer de grundläggande krav som avses i artikel 40.1 första stycket eller de krav som avses i artikel 40.1 andra stycket a, b och c och reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av ett sådant certifikat i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 43.1 första stycket b.”

d) Punkt 5 ska ändras på följande sätt:

”5. Genom undantag från punkt 1 i den här artikeln och i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 43, får medlemsstaterna besluta att leverantörer som tillhandahåller flyginformationstjänster ska tillåtas att deklarerera sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de tjänster som tillhandahålls i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40.1 första stycket samt de krav som avses i artikel 40.1 andra stycket a, b och c. I detta fall ska den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen, byrån och de andra medlemsstaterna om sitt beslut.”

1c. Artikel 43 ska ersättas med följande:

”1. För att säkerställa ett enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40.1 första stycket samt de krav som avses i artikel 40.1 andra stycket a, b och c när det gäller tillhandahållande av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) enligt artikel 2.1 g ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om följande:

- a) De särskilda reglerna och förfarandena för tillhandahållande av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40.1 första stycket samt de krav som avses i artikel 40.1 andra stycket a, b och c, inbegripet upprättande och genomförande av beredskapsplanen i enlighet med punkt 5.1.f i bilaga VIII.
- b) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artikel 41.1.
- bb) De villkor som avses i artikel 41.3a.

- c) Regler och förfaranden för de deklarationer från leverantörer som tillhandahåller flyginformationstjänster som avses i artikel 41.5, och för de situationer där sådana deklarationer ska tillåtas.
- d) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artikel 42.1 b, och för de situationer där sådana certifikat ska krävas.
- e) Regler och förfaranden för de deklarationer från organisationer som avses i artikel 42.1 a, och för de situationer där sådana deklarationer ska krävas.
- f) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av certifikat som avses i artiklarna 41.1 och 42.1 b och för organisationer som utfärdar deklarationer enligt artiklarna 41.5 och 42.1 a.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

- 2. De regler som avses i punkt 1 ska vederbörligen beakta generalplanen för flygledningstjänster.
- 3. När kommissionen antar dessa genomförandeakter ska den säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40.1 första stycket samt de krav som avses i artikel 40.1 andra stycket a, b och c i den här förordningen och vederbörligen beakta de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, i synnerhet de som anges i bilagorna 2–4, 10, 11 och 15 till Chicagokonventionen.”

2. Artikel 93 ska ersättas med följande¹:

”Artikel 93

Genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet

Byrån ska, när den har den relevanta sakkunskapen och på begäran, ge tekniskt stöd till kommissionen vid genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att

- a) utföra tekniska inspektioner, tekniska utredningar samt studier,
- b) i frågor som omfattas av denna förordning i samarbete med det organ för prestationsgranskning som avses i artikel [9b] i [ändrad SES2+] bidra till genomförandet av ett resultatsystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner,
- c) bidra till genomförandet av generalplanen för flygledningstjänster, inbegripet utveckling och utbyggnad av programmet Sesar.”

¹ Ändringar av denna artikel är ämnade att uppdatera de hänvisningar som finns i förordning 2018/1139.

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

21. Bilaga VIII ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas som punkt 2.3a:

”2.3a. Datatjänster för flygledningstjänst

2.3a.1. De flygtrafikdata som samlas in ska vara av tillfredsställande kvalitet, fullständiga och aktuella, komma från en legitim källa och tillhandahållas vid rätt tidpunkt.

2.3a.2. Datatjänsterna för flygledningstjänst ska uppnå och upprätthålla en tillfredsställande kapacitetsnivå, vad gäller tillgänglighet, integritet, kontinuitet och tillhandahållande vid rätt tidpunkt, för att uppfylla användarens behov.

2.3a.3. Systemen och verktygen för att tillhandahålla datatjänster för flygledningstjänst ska vara ändamålsenligt utformade, producerade och underhållna för att säkerställa att de är lämpliga för sitt avsedda syfte.

2.3a.4. Spridningen av sådana data ska ske vid rätt tidpunkt, med tillräckligt tillförlitliga och snabba kommunikationsmetoder, som är skyddade mot avsiktliga och oavsiktliga störningar och förvanskningar.”

b) Punkt 2.8 ska ersättas med följande¹:

”2.8. Luftrumspanering

Avsättningen av särskilda luftrumsvolymer för ett visst ändamål ska övervakas, samordnas och offentliggöras vid rätt tidpunkt för att minska risken för separationsunderskridande mellan luftfartyg under alla omständigheter. Med beaktande av hur den militära verksamheten och därmed sammanhängande frågor under medlemsländernas ansvar är organiserade, ska luftrumspaneringen också stödja en enhetlig tillämpning av det koncept för flexibel användning av luftrummet som beskrivits av Icao och genomförts i enlighet med förordning [ändrad SES2+], i syfte att underlätta luftrumspanering och flygledningstjänst inom den gemensamma transportpolitiken.”

¹ Ändringar av denna punkt i bilagan är ämnade att uppdatera de hänvisningar som finns i förordning 2018/1139.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande
