

Bruxelles, den 28. november 2014
(OR. en)

15732/14

**Interinstitutionel sag:
2013/0186 (COD)**

**AVIATION 217
CODEC 2290**

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
Komm. dok. nr.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Vedr.:	Samlingen i Rådet (transport, telekommunikation og energi) den 3. december 2014 Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning) - Generel indstilling

I. INDLEDNING

Den 12. juni 2013 forelagde Kommissionen Rådet og Europa-Parlamentet ovennævnte forslag. Formålet med forslaget er at forbedre det europæiske lufttrafiksystems konkurrenceevne og især at videreudvikle initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum (SES) ved at omarbejde den eksisterende SES-lovpakke og foretage en række ændringer i EASA-forordningen, der blev vedtaget i 2009. Omarbejdningen vedrørende det fælles europæiske luftrum (der er kendt under forkortelsen SES 2+) har mere præcist til formål at forbedre tilsynet med reglerne, præstationsordningen, de funktionelle luftrumsblokke og tjenesteudøvernes kundefokus samt præstationen overordnet set.

SES 2+-pakken vil desuden indebære en forenkling af lovgivningen, da visse overlapninger i den eksisterende lovgivning fjernes. De centrale problemer, som forslaget tager fat på, er den utilstrækkelige effektivitet i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester og fragmenteringen af lufttrafikstyringssystemet (ATM-systemet).

II. ARBEJDET I RÅDETS ORGANER

Kommissionen forelagde den 2. september 2013 under det litauiske formandskab Luftfartsgruppen (i det følgende benævnt "gruppen") forslaget sammen med konsekvensanalysen efterfulgt af en udveksling af synspunkter. Denne første fremlæggelse af forslaget var en del af forberedelserne til EU's transportministres uformelle møde "Single European Sky - Delivering the Future: Vision 20XX" (den 15.-16. september 2013 i Vilnius). Udvekslingen af synspunkter fortsatte under det græske formandskab i gruppen den 20. juni 2014.

Forslaget er tæt knyttet til det andet forslag i ovennævnte lovpakke, nemlig forordningen om oprettelse af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "EASA-forordningen"). Hvad angår EASA-forordningen har formandskabets tilgang været kun at behandle de artikler, der er direkte knyttet til SES 2+-omarbejdningens forslag. Denne løsning er valgt i betragtning af, at Kommissionen forventes at fremsætte et separat forslag til revision af EASA-forordningen i sin helhed i løbet af 2015.

Gruppens gennemgang af SES 2+-omarbejdningens forslag artikel for artikel blev indledt under det italienske formandskab den 4. juli, og arbejdet fortsatte intensivt i september, oktober og november 2014.

Den 26. november 2014 blev udkastet til generel indstilling forelagt De Faste Repræsentanternes Komité (Coreper). Under dette møde gav flere delegationer udtryk for en generel støtte til formandskabets kompromistekst, mens andre gentog deres betænkeligheder med hensyn til nogle punkter og forelagde nye forslag til affattelse. Formandskabet noterede sig delegationernes betænkeligheder og accepterede nogle af de forslag, som delegationerne har forelagt, for at få løst nogle af de udestående spørgsmål og gøre det nemmere at nå frem til en generel indstilling.

Det eneste udestående spørgsmål, der stadig mangler at blive drøftet, vedrører anvendelsen af SES 2+-omarbejdningforslaget på Gibraltars lufthavn.

Ændringer i bilaget til denne rapport i forhold til bilaget til rapporten til Coreper er angivet med **fed skrift** og [...] i den engelske udgave. Samtlige delegationer tager undersøgelsesforbehold med hensyn til de nye ændringer, der er indsat på baggrund af mødet i Coreper.

Kommissionen forbeholder sig desuden fuldt og helt sin stilling til hele kompromisforslaget i afventen af forhandlingerne med Europa-Parlamentet. Andre betænkeligheder og forbehold fra Kommissionen er anført i fodnoterne i bilaget til denne rapport.

UK har taget parlamentarisk undersøgelsesforbehold.

III. ARBEJDET I EUROPA-PARLAMENTET

Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg valgte Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO) til ordfører for denne sag. Europa-Parlamentet stemte om dette forslag ved førstebehandlingen den 12. marts 2014.

IV. KONKLUSION

På baggrund af ovenstående opfordres Rådet til på samlingen den 3. december 2014 at gennemgå teksten, jf. bilaget til denne rapport, og til at løse de sidste udestående spørgsmål og vedtage en generel indstilling.

2013/0186 (COD)

Forslag til
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum¹
(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

KAPITEL I
ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Genstand og anvendelsesområde

Artikel 1

1. Denne forordning fastsætter bestemmelser vedrørende det fælles europæiske luftrums oprettelse og effektive drift med henblik på at sikre lufttrafikkens nuværende sikkerhedsstandarder, at bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttrafiksystemet, og at forbedre præstationerne generelt inden for lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS) for den almene lufttrafik i Europa for derigennem at tilgodese alle luftrumsbrugeres behov. Det fælles europæiske luftrum består af et sammenhængende paneuropæisk net af ruter, et gradvist mere integreret luftrum², netstyrings- og lufttrafikstyringssystemer, som er baseret på sikkerhed, effektivitet og interoperabilitet til fordel for alle luftrumsbrugere.

¹ Til EUT: "Denne forordning offentliggøres sammen med EASA-forordningen (EF) [nr. XXXXX]. Dette sikrer, at begge forordninger træder i kraft samtidig."

² Formandskabet foreslår, at begrebet "integreret luftrum" forklares i en betragtning på følgende måde: "Selv om lufttrafiktjenester i det europæiske luftrum udøves af mere end én udøver, som udpeges af en eller flere medlemsstater til at udøve tjenester med eneret, idet hver enkelt bevarer sit eget ansvar for sine tjenester, bør disse tjenester i videst muligt omfang udøves på grundlag af samme driftskoncept og samme operationelle procedurer og støtteprocedurer."

2. Anvendelsen af denne forordning berører ikke medlemsstaternes højhedsret over deres luftrum og medlemsstaternes krav for så vidt angår den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsspørgsmål som omhandlet i artikel 35. Denne forordning omfatter ikke militære operationer og militær træningsflyvning.
3. Anvendelsen af denne forordning berører ikke medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"). I denne forbindelse er hensigten med denne forordning på det relevante område at bistå medlemsstaterne med at opfylde deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen ved at skabe et grundlag for en fælles fortolkning og ensartet gennemførelse af dens bestemmelser og ved at sikre, at der tages behørigt hensyn til disse bestemmelser i denne forordning og i de tilsvarende gennemførelsesbestemmelser.
4. Denne forordning finder anvendelse på det luftrum i ICAO EUR-området³, hvor medlemsstaterne er ansvarlige for udøvelsen af lufttrafiktjenester. Medlemsstaterne kan også anvende denne forordning på luftrum, der hører under deres ansvarsområde inden for andre ICAO-områder, forudsat at de underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.
5. [...].^{4 5}

³ Kommissionen er imod at lade henvisningen til NAT-regionen udgå.

⁴ UK kan ikke acceptere tilføjelsen af teksten, som Spanien har foreslået i fodnote 5, da det i henhold til TEUF er klart, at EU's luftfartslovgivning gælder for Gibraltar. Gibraltar er allerede omfattet af den eksisterende SES-lovgivning, og der er ingen grund til, at Gibraltar udelukkes fra fortsat deltagelse i disse foranstaltninger.

⁵ ES er imod at lade stk. 5 udgå og foreslår, at følgende stykke tilføjes: "*Anvendelsen af denne forordning på Gibraltars lufthavn suspenderes, indtil de ordninger, der er fastlagt i den fælles erklæring fra udenrigsministrene for Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige den 2. december 1987, bliver iværksat. Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer underretter Rådet om denne iværksættelsesdato.*"

Artikel 2

Definitioner

Med henblik på anvendelsen af denne forordning gælder følgende definitioner:

1. "flyvekontrolltjeneste (ATC)": en tjeneste, som har til opgave:
 - a) at forebygge sammenstød:
 - mellem luftfartøjer og
 - mellem luftfartøjer og hindringer på manøvreområdet og
 - b) at fremme og opretholde en velordnet regulering af lufttrafikken
2. "tårnkontrolltjeneste": flyvekontrolltjeneste for flyvepladstrafik
3. "luftfartsinformationstjeneste": en tjeneste, der er oprettet inden for det fastlagte dækningsområde, og som har ansvaret for at tilvejebringe luftfartsoplysninger og -data, som er nødvendige for luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet
4. "luftfartstjenester (ANS)": lufttrafiktjenester, kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS), meteorologiske tjenester til luftfartsformål (MET) og luftfartsinformationstjenester (AIS)
5. "luftfartstjenesteudøvere": enhver offentlig eller privat enhed, der udøver luftfartstjenester for den almene lufttrafik

6. "lufrumsblok": et lufrum af nærmere angivne dimensioner i tid og rum, inden for hvilket der udøves luftfartstjenester
7. "lufrumsstyring": en planlægningsfunktion eller -tjeneste, der primært tager sigte på at maksimere udnyttelsen af det disponible lufrum gennem dynamisk fordeling af tiden og eventuelt opdeling af lufrummet mellem de forskellige kategorier af lufrumsbrugere ud fra kortfristede behov
8. "lufrumsbrugere": operatører af luftfartøjer, der anvendes i forbindelse med almen lufttrafik
9. "lufttrafikregulering (air traffic flow management)": en funktion eller tjeneste, som er etableret med det formål at medvirke til sikker, velordnet og hurtig afvikling af lufttrafikken ved at sikre, at flyvekontrolkapaciteten udnyttes maksimalt, og at trafikmængden er forenelig med den kapacitet, som er angivet af vedkommende lufttrafiktjenesteudøvere
10. "lufttrafikstyring (ATM)": de samlede luftbårne og jordbaserede funktioner eller tjenester (lufttrafiktjenester, lufrumsstyring og lufttrafikregulering), der kræves for at sikre, at luftfartøjer kan operere sikkert og effektivt i alle faser af en flyvning
11. "lufttrafiktjenester": de forskellige flyveinformationstjenester, alarmeringstjenester, lufttrafikrådgivningstjenester og flyvekontrolltjenester (område-, indflyvnings- og tårnkontrolltjenester)
12. "områdekontrolltjeneste": en flyvekontrolltjeneste for kontrollerede flyvninger inden for kontrolområder
- 12a. "kontrolområde": et kontrolleret lufrum, der strækker sig opefter fra en fastsat grænse over jorden

13. "indflyvningskontrolltjeneste": en flyvekontrolltjeneste for ankommende og afgående flyvninger
14. "ATM-masterplanen": den plan, som Rådet har godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF⁶ i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR)⁷
15. "netkrise": situation, hvor der ikke kan leveres ATM/ANS på det nødvendige niveau, hvilket medfører et større tab af netkapacitet eller en større ubalance mellem nettets kapacitet og efterspørgsel eller en større fejl i informationsstrømmen i en eller flere dele af nettet som følge af en usædvanlig og uforudset situation
16. "bundt af tjenester": to eller flere luftfartstjenester
17. "certifikat": et dokument, som udstedes af Det **Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA)** [...] eller af en national tilsynsmyndighed i en form foreskrevet i gældende lovgivning, og som bekræfter, at en ATM/ANS-udøver opfylder de krav, der er forbundet med at udøve en bestemt tjeneste
18. "kommunikationstjenester": faste og mobile luftfartstjenester med henblik på jord til jord-, luft til jord- og luft til luft-kommunikation i forbindelse med flyvekontrol
- 18a. "det europæiske lufttrafikstyringsnet" (EATMN): den samling af systemer opført i bilag V b til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 ..., som muliggør udøvelse af luftfartstjenester i Unionen, herunder interface ved grænserne med tredjelande

⁶ EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41.

⁷ EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1., som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 1361/2008 og nr. 219/2014 (EUT L 352 af 31.12.2008 og EUT L 192 af 1.7.2014).

19. "komponenter": materielle genstande såsom hardware og immaterielle genstande såsom software, som det europæiske lufttrafikstyringsnets (EATMN) interoperabilitet bygger på
20. "erklæring": i forbindelse med ATM/ANS en erklæring som omhandlet i artikel 3, litra ea), i forordning (EF) nr. 216/2008
- 20a. "Eurocontrol": Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, som blev oprettet i henhold til den internationale konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed
21. "fleksibel udnyttelse af luftrummet": et luftrumsstyringskoncept, der bygger på det grundlæggende princip, at luftrummet ikke bør udpeges som enten udelukkende civilt eller militært luftrum, men nærmere som et hele, hvor alle brugerkrav imødekommes i det omfang, det er muligt
22. "flyveinformationstjeneste": en tjeneste, som har til formål at levere rådgivning og informationer, der fremmer en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken
23. "alarmeringstjeneste": en tjeneste, som har til formål at underrette relevante organisationer om fly, der har brug for eftersøgnings- og redningsbistand, og i givet fald at bistå sådanne organisationer
24. "funktionel luftrumsblok": en luftrumsblok, som er baseret på operationelle krav og er oprettet uden hensyntagen til landegrænser, hvori udøvelsen af ATM/ANS og tilknyttede funktioner er præstationsorienteret og optimeret med henblik på, at der i hver funktionel luftrumsblok indføres øget samarbejde blandt ATM/ANS-udøverne eller i givet fald en integreret tjenesteudøver

25. "almen lufttrafik": al flyvning, der foretages med civile luftfartøjer, samt al flyvning, der foretages med statsluftfartøjer (herunder militærets, toldvæsenets og politiets luftfartøjer), hvis denne flyvning foretages i overensstemmelse med ICAO's procedurer (Organisationen for International Civil Luftfart oprettet ved Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart)
26. "interoperabilitet": et sæt funktionelle, tekniske og operationelle egenskaber, som kræves af systemerne og komponenterne i det europæiske lufttrafikstyringsnet og af de procedurer, der gælder for drift heraf, for at muliggøre en sikker, homogen og effektiv drift. Interoperabilitet opnås ved at sørge for, at systemerne og komponenterne opfylder de væsentlige krav
27. "meteorologiske tjenester": faciliteter og tjenester, der forsyner luftfartøjer med vejrmeldinger, advarsler, underretninger og observationer samt alle andre former for meteorologiske oplysninger og data, som stater leverer til luftfartsformål
28. "navigationstjenester": faciliteter og tjenester, der forsyner luftfartøjer med oplysninger om position og tid
29. "operationelle data": oplysninger vedrørende alle faser af en flyvning, der er nødvendige for, at luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører og andre involverede aktører kan træffe operationelle beslutninger
30. "ibrugtagning": den første operationelle anvendelse efter den oprindelige installation eller efter en opgradering af et system
31. "rutenet": et net af nærmere fastsatte ruter til kanalisering af den almene lufttrafik, hvor dette er nødvendigt for udøvelse af flyvekontrolltjeneste
32. "overvågningstjenester": de faciliteter og tjenester, der anvendes til bestemmelse af de enkelte luftfartøjers positioner med henblik på sikker adskillelse

33. "system": samlingen af jordbaserede og luftbårne komponenter samt luftrumsbaseret udstyr, der understøtter luftfartstjenesterne i alle faser af en flyvning
34. "opgradering": enhver ændring, der påvirker et systems operationelle egenskaber "grænseoverskridende tjenester":
35. "grænseoverskridende tjenester": en situation, hvor luftfartstjenesterne udøves i en medlemsstat af en tjenesteudøver, der har certifikat i en anden medlemsstat
36. "national tilsynsmyndighed": det eller de nationale organer, som en medlemsstat har overdraget opgaverne i henhold til denne forordning og i overensstemmelse med artikel 8b og 8c i forordning (EF) nr. 216/2008
37. "støttetjenester": CNS-tjenester (kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester), MET-tjenester (meteorologiske tjenester)⁸ og AIS-tjenester (luftfartsinformationstjenester)
- 37a. "præstationsplan": de forskellige planer, der fastsættes på nationalt niveau, funktionelt luftrumsblokniveau eller på netniveau for at forbedre præstationen for ATM/ANS-udøverne
38. "lokale præstationsmål": præstationsmål, som medlemsstaterne har vedtaget på lokalt niveau, dvs. funktionelt luftrumsblokniveau, nationalt niveau, afgiftszoneniveau eller lufthavnsniveau.

⁸ Formandskabet foreslår følgende præcisering i en betragtning: *"Hvis MET-tjenesteudøvere udpeges af medlemsstater i overensstemmelse med artikel 9a, bør MET-tjenesterne ikke være omfattet af de støttetjenester, der udøves fra centralt hold, som omhandlet i artikel 10, stk. 5."*

KAPITEL II

NATIONALE MYNDIGHEDER

Artikel 3

Nationale tilsynsmyndigheder

1. Medlemsstaterne enten udpeger eller opretter i fællesskab eller hver for sig et eller flere organer som deres nationale tilsynsmyndighed til at varetage de opgaver, som påhviler en sådan myndighed i henhold til denne forordning.
- 1a. De nationale tilsynsmyndigheder udøver deres beføjelser på en uvildig, uafhængig og gennemsigtig måde. Navnlig skal deres opbygning, personale, ledelse og finansiering give dem mulighed for at udøve deres beføjelser på denne måde. *(flyttet fra stk. 5)*
2. De nationale tilsynsmyndigheder er uafhængige af alle luftfartstjenesteudøvere, især med hensyn til organisation, ledelsesforhold og beslutningstagning. Denne uafhængighed skal ikke forhindre disse enheder i at varetage deres opgaver inden for almindelig offentlig forvaltning.

- 2a. De nationale tilsynsmyndigheder er enten juridisk eller funktionelt adskilt fra luftfartstjenesteudøvere.^{9 10}
- 2b. Hvis de nationale tilsynsmyndigheder ikke er juridisk adskilt fra luftfartstjenesteudøvere, underretter de berørte medlemsstater Kommissionen om de foranstaltninger, de har truffet for at sikre, at de overholder kravene i stk. 2, og gør rede for, hvordan denne adskillelse er opnået, med henblik på at påvise effektiviteten af myndighedernes uafhængighed. I denne sammenhæng må den nationale tilsynsmyndighed, når den nationale tilsynsmyndighed og luftfartstjenesteudøveren er del af den samme administration, hverken søge eller modtage instruktioner fra et hierarkisk¹¹ niveau over den administration, der har myndighed over luftfartstjenesteudøvere, for så vidt angår deres opgaver som omhandlet i artikel 4, og relaterede afgørelser. Endvidere har luftfartstjenesteudøveren ingen beslutningskompetence med hensyn til den nationale tilsynsmyndigheds budgettildeling.

⁹ Formandskabet foreslår at forklare fortolkningen af denne bestemmelse i betragtning 10: *"For at sikre et sammenhængende og forsvarligt tilsyn med luftfartstjenesterne i Europa bør de nationale tilsynsmyndigheder garanteres en tilstrækkelig uafhængighed og tilstrækkelige midler. Uanset det relevante ministeriums overordnede politiske kontrol bør denne uafhængighed opnås bl.a. gennem en adskillelse i de [...] hierarkiske strukturer i de nationale tilsynsmyndigheder og hos luftfartstjenesteudøvere. Disse enheder bør med henblik herpå varetage deres opgaver uden indgriben i hinandens funktioner og beslutningstagningsprocesser."*

¹⁰ Formandskabet foreslår følgende nye betragtninger for at forklare begrebet adskillelse for de nationale tilsynsmyndigheder, der ikke er juridisk adskilt fra luftfartstjenesteudøvere: *"Det er afgørende, at nationale tilsynsmyndigheder anvender denne forordning på en ensartet måde, også hvis de ikke er juridisk adskilte organer. Medlemsstaterne bør sikre, at de nationale tilsynsmyndigheder kan varetage de opgaver, som de har fået overdraget som funktionelt adskilte organer, det vil sige med passende uafhængighed og selvstændighed, navnlig i forhold til luftfartstjenesteudøvere, for at undgå interessekonflikter. De nationale tilsynsmyndigheder og personale under deres kontrol bør med henblik herpå udøve deres arbejde på en måde, der sikrer deres selvstændighed og uafhængighed med hensyn til luftfartstjenesteudøvere gennem en passende, håndgribelig og effektiv opdeling."*

¹¹ Formandskabet foreslår følgende nye betragtning: *"Der bør fastsættes specifikke betingelser for at sikre uafhængigheden hierarkisk mellem den nationale tilsynsmyndighed og luftfartstjenesteudøveren, hvilket betyder, at de opgaver, der er omhandlet i artikel 4, og dermed forbundne afgørelser fra den nationale tilsynsmyndighed ikke påvirkes af nogen personer, der har højere hierarkisk myndighed end den berørte luftfartstjenesteudøver."*

3. Med forbehold af stk. 2 kan de nationale tilsynsmyndigheder rent organisatorisk lægges sammen med andre tilsynsorganer og/eller sikkerhedsmyndigheder.
4. [..]
5. [..]
6. Nationale tilsynsmyndigheders personale:
 - a) ansættes i henhold til klare og gennemsigtige processer, som sikrer deres uafhængighed
 - b) udvælges på grundlag af deres specifikke kvalifikationer, herunder relevante kompetencer og relevant erfaring, eller på baggrund af passende uddannelse
 - c) handler uafhængigt, især ved at undgå interessekonflikter mellem udøvelsen af luftfartstjenester og udførelsen af deres opgaver
- 6a. ¹²Personer med strategisk beslutningsansvar afstår fra at have enhver direkte eller indirekte interesse, der kan anses for at berøre deres uafhængighed og have indflydelse på udøvelsen af deres hverv. Med henblik herpå afgiver de årligt en loyalitetserklæring og en interesseerklæring, hvori de angiver alle direkte eller indirekte interesser.
7. Medlemsstaterne sørger for, at de nationale tilsynsmyndigheder råder over nødvendige ressourcer og kapaciteter til at udføre de opgaver effektivt og rettidigt, som de har fået pålagt i henhold til denne forordning. De nationale tilsynsmyndigheder leder deres personale på grundlag af deres egne bevillinger, som fastsættes i forhold til de opgaver, som de skal varetage, jf. artikel 4.

¹² Formandskabet foreslår at tilføje følgende betragtning for at præcisere begrebet personer med strategisk beslutningsansvar: "*Der er enighed om, at begrebet personer med strategisk beslutningsansvar kun gælder for et meget begrænset antal højtstående ansatte i deres egenskab af topledere.*"

8. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og adresser på de nationale tilsynsmyndigheder samt ændringer heraf og anfører, hvilke foranstaltninger der er truffet for at sikre, at denne artikel overholdes.
9. *[Udgår. Begrebet er afspejlet i henvisningen til bedste praksis i artikel 5, stk. 1)]*

Artikel 4

De nationale tilsynsmyndigheders opgaver

1. Tilsynsmyndigheden, der er omhandlet i artikel 3, skal navnlig:
- a) sikre tilsyn med anvendelsen af denne forordning og navnlig påse, at luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester vedrørende det luftrum, der hører ind under den medlemsstats ansvarsområde, som har udpeget eller oprettet den relevante myndighed, opererer sikkert og effektivt
 - b) tildele certifikater til luftfartstjenesteudøvere, jf. artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008, og føre tilsyn med overholdelsen af de betingelser, i henhold til hvilke de er blevet tildelt
 - c) udstede licenser, ratings, godkendelser og certifikater til flyveledere, jf. artikel 8c i forordning (EF) nr. 216/2008, og føre tilsyn med overholdelsen af de betingelser, i henhold til hvilke de er blevet udstedt
 - d) udarbejde præstationsplaner og føre tilsyn med deres gennemførelse, jf. artikel 11
 - e) føre tilsyn med gennemførelsen af afgiftsordningen, jf. artikel 12 og 13

- f) godkende betingelserne for adgang til operationelle data, jf. artikel 22, i det omfang det er nødvendigt, og
 - g) kontrollere erklæringer vedrørende systemer og ibrugtagning af systemer.
 - h) føre tilsyn med overholdelsen af de betingelser, i henhold til hvilke overensstemmelsen er erklæret, og føre tilsyn med den fortsatte overholdelse af de gældende krav.
2. Den enkelte nationale tilsynsmyndighed foretager behørig inspektioner og undersøgelser for at verificere, at kravene i denne forordning opfyldes. Den berørte luftfartstjenesteudøver letter dette arbejde.

Artikel 5

Samarbejde mellem nationale tilsynsmyndigheder

1. De nationale tilsynsmyndigheder udveksler **eventuelt** oplysninger om deres arbejds- og beslutningsprincipper-, bedste praksis og procedurer samt med hensyn til anvendelsen af denne forordning. Med henblik på dette kan de nationale tilsynsmyndigheder deltage og arbejde sammen i et netværk, som træder sammen regelmæssigt. Kommissionen og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "EASA") deltager, koordinerer og støtter netværkets arbejde og fremsætter anbefalinger til netværket efter behov.

Med forbehold af bestemmelserne om databeskyttelse i artikel 22 i denne forordning og i forordning (EF) nr. 45/2001 støtter Kommissionen og EASA den udveksling af oplysninger blandt netværkets medlemmer, der er omhandlet i første afsnit i dette stykke, om muligt ved hjælp af elektroniske redskaber, idet det sikres, at luftfartstjenesteudøvernes forretningsmæssigt følsomme oplysninger behandles fortroligt.

2. De nationale tilsynsmyndigheder arbejder alt efter behov sammen via samarbejdsordninger for at yde hinanden gensidig bistand i forbindelse med deres tilsynsopgaver og undersøgelser af forskellig art. Med henblik herpå kan de nationale tilsynsmyndigheder bidrage til en pulje af eksperter, som EASA opretter med henblik på udveksling og levering af ekspertise i henhold til artikel 17, stk. 2, litra f), i forordning (EF) nr. 216/2008.

3. Når der er tale om funktionelle luftrumsblokke, som strækker sig over luftrum, der hører under mere end én medlemsstats ansvarsområde, indgår de berørte medlemsstater en aftale om det tilsyn, der er omhandlet i denne artikel, for så vidt angår de luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester i forbindelse med de pågældende luftrumsblokke. De berørte nationale tilsynsmyndigheder kan udarbejde en plan, der fastsætter gennemførelsen af deres samarbejde, med henblik på aftalens anvendelse.
4. De nationale tilsynsmyndigheder arbejder tæt sammen om at sikre et tilstrækkeligt tilsyn med luftfartstjenesteudøvere med gyldigt certifikat fra en medlemsstat, som også udøver tjenester i forbindelse med luftrum, der hører ind under en anden medlemsstats ansvarsområde. Et sådant samarbejde skal omfatte ordninger for, hvordan manglende overholdelse af denne forordning og manglende opfyldelse af de relevante fælles krav, der er vedtaget i henhold til artikel 8b, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008, skal behandles.
5. Hvor der udøves luftfartstjenester i et luftrum, der hører under en anden medlemsstats ansvarsområde, skal de ordninger, der er omhandlet i stk. 2 og 4, omfatte en aftale om gensidig anerkendelse af de tilsynsopgaver, der er nævnt i artikel 4, stk. 1 og 2, samt af resultatet af disse opgaver. Denne gensidige anerkendelse finder ligeledes anvendelse, når der mhp. certificeringsprocessen for tjenesteudøvere træffes foranstaltninger til anerkendelse mellem de nationale tilsynsmyndigheder.
6. De nationale tilsynsmyndigheder kan endvidere, såfremt det er tilladt ifølge national lovgivning og med henblik på regionalt samarbejde, indgå aftaler om opdeling af ansvarsområderne i forbindelse med tilsynsopgaverne.

Artikel 6

Kvalificerede enheder

1. De nationale tilsynsmyndigheder kan beslutte helt eller delvis at overdrage de inspektioner og undersøgelser, der er nævnt i artikel 4, stk. 2, til kvalificerede enheder, som opfylder kravene i bilag V til forordning (EF) nr. 216/2008. De kan desuden tildele kvalificerede enheder en specifik certificerings- og tilsynsopgave i overensstemmelse med artikel 13 i samme forordning.
2. En sådan overdragelse fra en national tilsynsmyndighed er gyldig i Unionen i en periode på tre år, der kan forlænges. Nationale tilsynsmyndigheder kan pålægge enhver af de kvalificerede enheder, som er beliggende i Unionen, at foretage disse inspektioner og undersøgelser.
3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen, EASA og de øvrige medlemsstater om de kvalificerede enheder, som har fået overdraget opgaver i overensstemmelse med stk. 1, og angiver kompetenceområdet for hver enkelt enhed og dens identifikationsnummer samt eventuelle ændringer heraf. Kommissionen offentliggør en fortegnelse over de kvalificerede enheder, deres identifikationsnumre og kompetenceområder i *Den Europæiske Unions Tidende* og holder denne fortegnelse ajour.
4. Medlemsstaterne påser, at overdragelsen trækkes tilbage, hvis en kvalificeret enhed ikke længere opfylder kravene i bilag V i forordning (EF) nr. 216/2008. De underretter straks Kommissionen, EASA og de øvrige medlemsstater herom.
5. Enheder, der inden denne forordnings ikrafttræden udpeges som bemyndigede organer, jf. artikel 8 i forordning (EF) nr. 552/2004, betragtes som kvalificerede enheder med henblik på denne artikels anvendelse.

Artikel 7

Høring af interessenter

1. Medlemsstaterne og de nationale tilsynsmyndigheder opretter høringsmekanismer med henblik på passende inddragelse af interessenterne i gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, navnlig med henblik på varetagelsen af de nationale tilsynsmyndigheders opgaver som omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra d).
2. Interessenterne kan omfatte:
 - luftfartstjenesteudøvere eller relevante grupper, der repræsenterer dem
 - lufthavnsoperatører eller relevante grupper, der repræsenterer dem
 - luftrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer dem
 - militæret
 - fabrikanterne
 - faglige sammenslutninger og
 - nationale lufthavnskoordinatorer.

KAPITEL III TJENESTEUDØVELSE

Artikel 8

Certificering af luftfartstjenesteudøvere

1. Udøvelsen af enhver form for luftfartstjenester i Unionen kræver certificering fra de nationale tilsynsmyndigheder eller EASA i overensstemmelse med artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008.
2. Certificeringsprocessen skal også sikre, at ansøgerne kan opvise tilstrækkelig finansiell styrke og har opnået passende ansvars- og forsikringsdækning, såfremt dette ikke er garanteret af den berørte medlemsstat.
3. Certifikatet skal give ikkediskriminerende adgang til tjenester for lufrumsbrugere, navnlig med hensyn til sikkerhed. Certificeringen skal opfylde betingelserne i bilag II.
4. Udstedelsen af et certifikat giver luftfartstjenesteudøvere mulighed for at tilbyde deres tjenester til medlemsstater, andre luftfartstjenesteudøvere, lufrumsbrugere og lufthavne i Unionen.

5. ¹³Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne tillade udøvelse af luftfartstjenester i hele eller en del af luftrummet under deres ansvarsområde uden certificering, hvis udøveren af sådanne tjenester primært udbyder disse til anden flyvning end almen lufttrafik. I sådanne tilfælde underretter den berørte medlemsstat Kommissionen og de øvrige medlemsstater om sin beslutning og om de foranstaltninger, der er truffet for at sikre, at de fælles krav opfyldes i videst muligt omfang, og så vidt praktisk muligt at sørge for et sikkerhedsniveau, der er mindst lige så effektivt som det, der kræves i de væsentlige krav som defineret i bilag Va og Vb i forordning (EF) nr. 216/2008.
6. Denne artikel berører ikke muligheden for at afgive en erklæring i overensstemmelse med artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008.

Artikel 9

Udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere

1. Medlemsstaterne sikrer for så vidt angår luftrummet under deres ansvarsområde, at der udøves lufttrafiktjenester med eneret inden for specifikke luftrumsblokke. Med henblik herpå udpeger medlemsstaterne en lufttrafiktjenesteudøver, som er indehaver af et certifikat eller har afgivet en erklæring, der er gyldig i Unionen.

¹³ De gamle betragtninger 15 og 16 i forordning nr. 550/2004, betragtning 6, 14, 16, 17 i forordning nr. 551/2004 og betragtning 7 og 22 i forordning nr. 549/2004 genindsættes. Følgende ændring af betragtning 17 tilføjes: "*Hvor anvendelsen af fælles principper og kriterier virker hæmmende på militære operationer og militær træningsflyvning, bør det sikres, at sådan flyvning kan gennemføres sikkert og effektivt. I sådanne tilfælde bør de ikke betragtes som en kilde til ineffektivitet, forudsat at konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet effektivt anvendes.*"

2. I forbindelse med udøvelse af grænseoverskridende tjenester skal medlemsstaterne sikre, at overholdelse af denne artikel og artikel 18, stk. 3, ikke hindres af deres nationale retsregler, der kræver, at lufttrafiktjenesteudøvere, som udøver tjenester i et luftrum, der hører under denne medlemsstats ansvarsområde, opfylder en af følgende betingelser:
 - a) de skal ejes, enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet, af denne medlemsstat eller dennes statsborgere
 - b) de skal have deres hovedaktivitetssted eller vedtægtsmæssige hjemsted på denne medlemsstats område
 - c) de må alene benytte faciliteter i denne medlemsstat.
3. Medlemsstaterne definerer, hvilke rettigheder og forpligtelser de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere har. Forpligtelserne kan omfatte vilkår for rettidig levering af relevante oplysninger, der gør det muligt at identificere al flyvning med luftfartøjer i det luftrum, som hører ind under medlemsstaternes ansvarsområde. I tilfælde af udøvelse af grænseoverskridende tjenester, der er omfattet af den **fælles udpegelse**, bliver medlemsstaterne enige om, hvilke rettigheder og forpligtelser den udpegede tjenesteudøver har, og om de relevante ansvarsaspekter og det relevante tilsyn.
4. Medlemsstaterne skal kunne udøve et skøn ved valget af lufttrafiktjenesteudøver, forudsat at denne er certificeret eller har afgivet en erklæring i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008.

5. For så vidt angår de funktionelle luftrumsblokke, som er oprettet i medfør af artikel 16, og som strækker sig over luftrum, der hører under mere end én medlemsstats ansvarsområde, udpeger de berørte medlemsstater sammen, jf. stk. 1, én eller flere lufttrafiktjenesteudøvere mindst en måned før iværksættelsen af den funktionelle luftrumsblok. Fælles udpegelser skal gøre det muligt for luftfartstjenesteudøvere at udøve grænseoverskridende tjenester inden for den funktionelle luftrumsblok. *(flyttet fra artikel 16, stk. 6)*
6. Medlemsstaterne underretter omgående Kommissionen og de andre medlemsstater om enhver beslutning truffet i medfør af denne artikel vedrørende udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere inden for de specifikke luftrumsblokke i det luftrum, der hører under deres ansvarsområde.

Artikel 9a

Udpegelse af udøvere af meteorologiske tjenester¹⁴

1. Medlemsstaterne kan, idet de tager sikkerhedsmæssige hensyn, udpege en udøver af meteorologiske tjenester til med eneret at levere alle eller en del af de meteorologiske data for hele eller en del af det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde.
2. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om enhver beslutning truffet i medfør af denne artikel vedrørende udpegelse af en udøver af meteorologiske tjenester.

¹⁴ Formandskabet foreslår at genindsætte betragtning 15 fra forordning nr. 550/2004: "*På grundlag af en analyse af de sikkerhedsmæssige hensyn bør medlemsstaterne kunne udpege en eller flere udøvere af meteorologiske tjenester for så vidt angår hele eller en del af det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde, uden at skulle iværksætte en udbudsprocedure.*"

Udøvelse af støttetjenester

1. Medlemsstaterne kan anvende en konkurrencepræget tilgang til udøvelse af en eller flere støttetjenester, navnlig på baggrund af en retfærdig, konkurrencepræget udbudsprocedure og i overensstemmelse med EU-lovgivningen.
- 1a. Uden at det berører luftfartstjenesteudøveres mulighed for at levere et bundt af tjenester, træffer de medlemsstater, der har anvendt en konkurrencepræget tilgang i overensstemmelse med stk. 1, alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at udøverne af støttetjenester ikke møder forskriftsmæssige eller reguleringsmæssige hindringer, der hindrer deres evne til at konkurrere på en retfærdig og ikkediskriminerende måde.
- 1b. [...] ¹⁵(tidligere sidste punktum i stk. 1)
2. ¹⁶
3. [...].
4. [...]
- 5a. Kommissionen gennemfører en uafhængig undersøgelse, der vurderer gennemførligheden af udøvelse af støttetjenester fra centralt hold, når de relaterer til det europæiske

¹⁵ Formandskabet foreslår, at følgende betragtning indsættes: "*Medlemsstaterne kan beslutte at sørge for udøvelse af en eller flere støttetjenester på markedsbetingelser. I så fald bør de nationale regler fortsat finde anvendelse, herunder muligheden og de nærmere betingelser for begrænsning af adgangen til markedet, i overensstemmelse med de relevante principper i EU-lovgivningen.*"

¹⁶ Formandskabet foreslår, at følgende betragtning træder i stedet for dette stykke: "*Enhver overvejelse om en eventuel harmonisering af konkurrencepræget udøvelse af støttetjenester bør baseres på en cost-benefit-analyse, der som minimum omfatter: konkurrencens virkning for tjenesteudøvelsen, tjenesteudøvelsens omkostningseffektivitet og kvalitet, tjenesteudøvelsens sikkerhed, medlemsstaternes evne til at overholde deres ICAO-forpligtelser samt forvaltningsaspekter og sociale aspekter.*"

lufttrafikstyringsnets operationer, og **underretter udvalget herom**. Undersøgelsen omfatter de anslåede samlede omkostninger og fordelene ved udøvelsen af en specifik støttetjeneste eller dele deraf i samråd med medlemsstaterne og de operationelle interessenter¹⁷, navnlig de berørte luftfartstjenesteudøvere [...]. Den skal også omfatte forvaltningsaspekter, virkning på forvaltning af midler, herunder krav til investeringer, sikkerhed og forsvar, samt merværdien for ATM-nettets præstationer og luftfartstjenester, der udøves på nationalt niveau.

¹⁷ Formandskabet forslår, at der i artikel 2 indsættes følgende definition af operationelle interessenter fra forordning (EU) nr. 677/2011: "*operationelle interessenter*": *civile og militære brugere af luftrummet, civile og militære udbydere af luftfartstjenester, lufthavnsoperatører, slotkoordinatorer i lufthavne og driftsorganisationer og eventuelle andre interessentgrupper, der betragtes som relevante for de individuelle funktioner*".

- b) Hvis undersøgelsen giver et positivt resultat, og med forbehold af ordninger om udøvelse af fælles støttetjenester inden for rammerne af artikel 16a kan Kommissionen i overensstemmelse med artikel 27, stk. 3, beslutte, at en eller flere støttetjenester eller dele deraf med forbindelse til det europæiske lufttrafikstyringsnets operationer udøves fra centralt hold af netforvalteren eller en gruppe luftfartstjenesteudøvere, som handler på vegne af operationelle interessenter, navnlig de berørte luftfartstjenesteudøvere¹⁸. Disse støttetjenester eller dele deraf omfatter ikke meteorologiske tjenester, hvis udøverne heraf udpeges i henhold til artikel 9a. Udøvelse af støttetjenester fra centralt hold medfører hverken en forpligtelse for medlemsstaterne til at anvende en konkurrencepræget tilgang på udøvelsen af disse tjenester, eller at udøvelsen af disse tjenester på lokalt og nationalt niveau bringes til ophør. Et sådant tilfælde må ikke medføre dobbelt afgiftsopkrævning for brugerne af luftrummet.
- Kommissionen hører de operationelle interessenter, navnlig de berørte luftfartstjenesteudøvere, og [...] **baserer** så vidt muligt [...] sin afgørelse på deres gensidige aftale og overholdelsen af sikkerheds- og forsvarsmæssige krav. Kommissionen angiver også de nærmere betingelser for udøvelse af tjenesterne og udvælgelse af udøverne ud fra deres evne til at udøve tjenester på en upartisk, **ikkediskriminerende** og omkostningseffektiv måde, **idet det sikres, at alle operationelle interessenter har lige adgang til tjenesterne**, og udpeger disse udøvere. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med artikel 27, stk. 3.

¹⁸ Formandskabet foreslår at indsætte følgende betragtning: "*En gruppe luftfartstjenesteudøveres udøvelse af støttetjenester fra centralt hold bør sigte mod en afbalanceret geografisk inddragelse af de pågældende udøvere.*"

Præstationsordning

1. For at forbedre luftfartstjenesters og netfunktioner og -tjenesters præstationer i det fælles europæiske luftrum oprettes en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner- og tjenester. Den skal omfatte:
 - a) EU-dækkende præstationsmål om centrale præstationsområder, herunder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet
 - b) præstationsplaner, herunder præstationsmål, der sikrer tilstrækkelige bidrag til de EU-dækkende præstationsmål, og
 - c) periodisk gennemgang, overvågning og benchmarking af luftfartstjenesters og netfunktioner og -tjenesters præstationer.
2. Efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3, udpeger Kommissionen en uafhængig, upartisk og kompetent instans til at fungere som et "præstationsvurderingsorgan" samt udvælger og udnævner dens formand og medlemmer. Præstationsvurderingsorganet har til opgave at bistå Kommissionen i samarbejde med de nationale tilsynsmyndigheder og på anmodning at bistå de nationale tilsynsmyndigheder ved gennemførelsen af den i stk. 1 nævnte præstationsordning og den i artikel 13 nævnte afgiftsordning. EASA, Eurocontrol eller en anden kompetent enhed kan yde teknisk bistand til præstationsvurderingsorganet.

- 2a. Kommissionen fastsætter de nødvendige krav til præstationsvurderingsorganets kompetencer, erfaring og uafhængighed. Den fastsætter ligeledes de vedtægter og den forretningsorden, i henhold til hvilke præstationsvurderingsorganet udfører sine aktiviteter efter denne artikel. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.
3. Kommissionen opstiller EU-dækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet. I tilfælde af at Kommissionen i referenceperioden, der er omhandlet i stk. 7, litra j), finder, at de oprindelige data og antagelser, på grundlag af hvilke de EU-dækkende præstationsmål blev fastsat, ikke længere er gyldige, fordi varslingsstærskelværdierne er nået, eller fordi der er indført udøvelse af støttetjenester fra centralt hold, jf. artikel 10, stk. 5, hvor det er relevant, kan Kommissionen beslutte at revidere disse mål. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.
- 3a. EU-dækkende præstationsmål fastsættes på grundlag af en analyse, som præstationsvurderingsorganet har udført, under hensyntagen til de relevante input fra medlemsstaterne og de nationale tilsynsmyndigheder på nationalt niveau eller på funktionelt luftrumsblokniveau.
- 3aa. [...] *(flyttet til stk. 3)*
- 3b. Forud for fastsættelsen af EU-dækkende præstationsmål stiller præstationsvurderingsorganet metoden og processen for evalueringen af præstationsplanerne til rådighed for de nationale tilsynsmyndigheder. *(flyttet fra stk. 4).*
- 3c. De præstationsplaner, der henvises til i stk. 1, udarbejdes af de nationale tilsynsmyndigheder og vedtages af medlemsstaten/medlemsstaterne. Disse planer omfatter bindende lokale præstationsmål og incitamentsordninger som vedtaget af medlemsstaten/medlemsstaterne. Udkastet til planer udarbejdes efter høring af luftfartstjenesteudøvere, repræsentanter for luftrumsbrugere og eventuelt faglige sammenslutninger, militære myndigheder, lufthavnsoperatører og lufthavnskoordinatorer.

- 3d. Hvis en national plan eller en plan for de funktionelle luftrumsblokke opnår fælles støtte fra repræsentanterne for de pågældende luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og eventuelt flyvepladsoperatører og lufthavnskoordinatorer, tager Kommissionen hensyn til den skriftlige bekræftelse af den sådan støtte i sin vurdering af præstationsplanerne.
4. Kommissionen vurderer, bistået af præstationsvurderingsorganet, de lokale præstationsmåls bidrag til de EU-dækkende præstationsmål. Med henblik herpå deler præstationsvurderingsorganet sine foreløbige resultater med de nationale tilsynsmyndigheder, før det sender sine endelige anbefalinger til Kommissionen.
- 4a. Hvis Kommissionen fastslår, at præstationsplanerne eller de lokale mål ikke i tilstrækkelig grad bidrager til de EU-dækkende mål, kan den kræve, at de berørte medlemsstater træffer de nødvendige afhjælpende foranstaltninger. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.
5. Referenceperioden for præstationsordningen i stk. 1 dækker mindst tre og højst fem år.
6. Kommissionen vurderer regelmæssigt, om de EU-dækkende og de lokale præstationsmål er nået og orienterer udvalget herom.
7. Præstationsordning i stk. 1 bygger på:
- a) indsamling, validering, undersøgelse, evaluering og udbredelse af relevante data om luftfartstjenesters og netfunktioners og -tjenesters præstationer fra alle relevante parter, herunder ATM/ANS-udøvere, luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører, nationale tilsynsmyndigheder, medlemsstaterne, netforvalteren og Eurocontrol

- b) udvælgelse af egnede centrale præstationsområder på grundlag af ICAO's dokument nr. 9854 "Global Air Traffic Management Operational Concept" og i overensstemmelse med dem, der er fastlagt i præstationsrammen i ATM-masterplanen, herunder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet, der om nødvendigt tilpasses for at tage hensyn til det fælles europæiske luftrum og målene for disse områder samt fastsættelse af et begrænset antal centrale præstationsindikatorer til måling af præstationen
- c) opstilling og revision af EU-dækkende og lokale præstationsmål
- d) kriterierne for de nationale tilsynsmyndigheders udarbejdelse af præstationsplanerne. Disse kriterier skal sikre, at præstationsplanerne:
 - i) tager hensyn til luftfartstjenesteudøvernes forretningsplaner samt branchepartnerskaber og de operationelle planer, der er omtalt i artikel 16, stk. 10, hvis de foreligger
 - ii) omhandler alle omkostningskomponenter i det nationale omkostningsgrundlag eller omkostningsgrundlagene for de funktionelle luftrumsblokke
 - iii) omfatter bindende lokale præstationsmål, der i tilstrækkelig grad bidrager til de EU-dækkende præstationsmål
 - iv) omfatter passende incitamentsordninger (*flyttet ned fra indledningen til litraet*)
 - v) tager hensyn til forbindelserne mellem sikkerheds- og forsvarsmæssige krav og brugen af luftrummet
 - vi) tager hensyn til virkningen, navnlig på lokalt eller nationalt niveau, af de tjenester, der udøves fra centralt hold, hvis det er relevant
- e) vurdering og eventuelt revision af de lokale præstationsmål på grundlag af præstationsplanen
- f) overvågning af gennemførelsen af præstationsplanerne, herunder hensigtsmæssige varslingsmekanismer

- g) kriterier med henblik på at vurdere, hvorvidt lokale præstationsmål i referenceperioden i tilstrækkelig grad bidrager til præstationsmålene, og at støtte varslingsmekanismer
- h) generelle principper for medlemsstaternes oprettelse af tilskyndelsesordningen
- i) [...]
- j) passende referenceperioder og intervaller for vurderingen af opfyldelsen af præstationsmål og opstilling af nye mål
- k) de nødvendige tilknyttede tidsplaner.

Kommissionen fastsætter nærmere bestemmelser til sikring af en velfungerende præstationsordning i overensstemmelse med de litra, der er opregnet i dette stykke. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3¹⁹.

- 8. I forbindelse med udformningen af præstationsordningen skal der tages hensyn til, at en route-tjenester, terminaltjenester og netfunktioner og -tjenester er forskellige, og at de i givet fald også skal behandles forskelligt med henblik på præstationsvurderingen.
- 9. Inden for to år efter offentliggørelsen af denne forordning skal Kommissionen foretage en undersøgelse af, hvilken indvirkning de operationer, der udøves af andre interessenter end ATM/ANS-udøvere, har på, hvor effektivt det europæiske lufttrafikstyringsnet fungerer, og offentliggøre resultaterne heraf. Undersøgelsen har til formål at identificere yderligere centrale præstationsområder og/eller indikatorer, der kan registrere indvirkningen af disse operationer på de følgende referenceperioder.

¹⁹ Kommissionen er imod at lade delegerede retsakter udgå.

Artikel 12

Generelle bestemmelser vedrørende afgiftsordningen

I overensstemmelse med kravene i artikel 13 og 14 skal afgiftsordningen for luftfartstjenester bidrage til større gennemsækelighed med hensyn til beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter hos luftrumsbrugere og bidrage til omkostningseffektiviteten ved udøvelsen af luftfartstjenester og flyvningers effektivitet under opretholdelse af et optimalt sikkerhedsniveau. Afgiftsordningen skal også være i overensstemmelse med artikel 15 i Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart og med Eurocontrols afgiftsordning for en route-afgifter.

Artikel 13

Principper for afgiftsordningen

1. Afgiftsordningen baseres på en opgørelse af de omkostninger ved luftfartstjenester, som tjenesteudøverne pådrager sig til fordel for luftrumsbrugerne. Ordningen fordeler disse omkostninger på brugerkategorier.
2. Principperne i stk. 3-8 lægges til grund ved etableringen af omkostningsgrundlaget for afgifterne.

3. De omkostninger, der skal fordeles på luftrumsbrugerne, er de konstaterede omkostninger ved udøvelsen af luftfartstjenester, herunder passende beløb til forrentning af kapitalinvesteringer og afskrivning af aktiver, samt omkostningerne til vedligeholdelse, drift, forvaltning og administration. De fastlagte omkostninger er de omkostninger, der er fastlagt af medlemsstaterne på afgiftszoneniveau eller på nationalt eller FAB-niveau enten i begyndelsen af referenceperioden for hvert kalenderår i den referenceperiode, der omtales i artikel 11, stk. 5, eller i løbet af referenceperioden efter passende justeringer ved anvendelsen af advarselsmekanismerne i artikel 11.
4. De omkostninger, der skal medtages i denne forbindelse, er dem, som skønnes at vedrøre de faciliteter og tjenester, der er omhandlet i og implementeret i henhold til ICAO's Regional Air Navigation Plan, European Region. Med henblik på at opfylde de krav, der er fastsat i artikel 3, stk. 7, medtager de også omkostninger eller dele heraf, som de nationale tilsynsmyndigheder og/eller kvalificerede enheder har pådraget sig, medmindre der anvendes andre finansielle midler til at dække sådanne omkostninger eller dele heraf. De kan også medtage andre omkostninger, som den berørte medlemsstat og tjenesteudøver har pådraget sig i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester. De omfatter ikke omkostningerne til de sanktioner, der er omhandlet i artikel 33, og som medlemsstaterne har pålagt, ej heller omkostningerne til de afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 11, stk. 4a.
5. Hvad angår de funktionelle luftrumsblokke og som en del af deres respektive rammeaftaler bestræber medlemsstaterne sig i et rimeligt omfang på at nå til enighed om fælles principper for opkrævningspolitik.

6. Omkostningerne ved de forskellige luftfartstjenester opgøres særskilt som fastsat i artikel 21, stk. 3.
7. Krydssubsidiering mellem en route-tjenester og terminaltjenester er ikke tilladt. Omkostninger, der vedrører både terminaltjenester og en route-tjenester, fordeles proportionalt mellem en route-tjenester og terminaltjenester på grundlag af en gennemskuelig metode. Krydssubsidiering mellem forskellige luftfartstjenester er kun tilladt, når det er objektivt begrundet, og forudsat at det angives klart. Krydssubsidiering mellem luftfartstjenester og sådanne støttetjenester, der ydes på et konkurrencemæssigt grundlag, jf. artikel 10, er ikke tilladt.
8. Det skal sikres, at omkostningsgrundlaget for afgifterne er gennemsigtigt. Der fastsættes gennemførelsesbestemmelser for tjenesteudøvernes fremsendelse af oplysninger, således at det bliver muligt at kontrollere udøverens overslag, faktiske omkostninger og indtægter. Der udveksles regelmæssigt oplysninger mellem de nationale tilsynsmyndigheder, tjenesteudøverne, luftfrumsbrugerne, Kommissionen og Eurocontrol.
9. Medlemsstaterne overholder følgende principper ved afgiftsfastsættelsen i overensstemmelse med stk. 3-8:
 - a) Afgifter for tilrådighedsstillelse af luftfartstjenester skal fastsættes på ikkediskriminerende vilkår, og når forskellige grupper af luftfrumsbrugere pålægges afgifter for brug af samme tjeneste, må der ikke foretages nogen forskelsbehandling i henseende til nationalitet eller brugerkategori
 - b) Visse brugere, navnlig operatører af lette luftfartøjer og statsluftfartøjer, kan fritages for betaling af afgifter, forudsat at omkostningerne ved en sådan fritagelse ikke overføres til andre brugere

- c) Afgifter skal fastsættes for hvert kalenderår på grundlag af de fastlagte omkostninger eller kan fastsættes for en samlet referenceperiode på grundlag af de fastlagte omkostninger, idet det sikres, at de samlede indtægter i den pågældende referenceperiode ikke overstiger summen af indtægter i tilfældet, hvor afgifterne er fastsat for hvert kalenderår i den samme referenceperiode
 - d) Indtægterne fra luftfartstjenester må være så store, at de giver et rimeligt afkast på aktiverne, så de kan bidrage til nødvendige kapitalforbedringer
 - e) Afgifter afspejler omkostningerne ved de luftfartstjenester og -faciliteter, som stilles til rådighed for luftrumsbrugerne under hensyntagen til de forskellige involverede typer luftfartøjers relative produktionskapacitet
 - f) Afgifter skal fremme en sikker, effektiv og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester med sigte på at opnå et højt sikkerheds- og omkostningseffektivitetsniveau; de skal desuden opfylde præstationsmålene og stimulere integreret udøvelse af tjenester, samtidig med at de mindsker luftfartens miljøvirkninger. De nationale tilsynsmyndigheder kan med henblik på litra f) og i forbindelse med de nationale præstationsplaner eller præstationsplanerne for de funktionelle luftrumsblokke oprette mekanismer, herunder incitamenter i form af økonomiske fordele og ulemper, der tilskynder luftfartstjenesteudøvere og/eller luftrumsbrugere til at støtte forbedringer i udøvelsen af luftfartstjenester, som f.eks. øget kapacitet, færre forsinkelser og bæredygtig udvikling, samtidig med at de opretholder et optimalt sikkerhedsniveau.
10. Kommissionen vedtager foranstaltninger, som fastlægger den nærmere procedure, der skal følges ved anvendelsen af stk. 1-9. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.

Artikel 14

Tilsyn med overholdelse af artikel 12 og 13

1. Kommissionen sørger i samarbejde med medlemsstaterne for, at det løbende vurderes, om principperne og reglerne i artikel 12 og 13 overholdes. Kommissionen bestræber sig på at indføre de nødvendige mekanismer til at inddrage Eurocontrols ekspertise og lader medlemsstaterne, Eurocontrol og repræsentanter for luftrumsbrugere få del i resultaterne af denne vurdering.
2. Kommissionen undersøger efter anmodning fra en eller flere medlemsstater, som mener, at de i artikel 12 og 13 omhandlede principper og regler ikke er blevet anvendt korrekt, eller på eget initiativ enhver påstand om, at principperne og/eller reglerne ikke overholdes. Med forbehold af artikel 32, stk. 1, lader Kommissionen medlemsstaterne, Eurocontrol og repræsentanter for luftrumsbrugere få del i resultaterne af undersøgelsen. Senest to måneder efter modtagelse af en anmodning og efter at have hørt den berørte medlemsstat træffer Kommissionen afgørelse om, hvorvidt artikel 12 og 13 er overholdt, og hvorvidt den pågældende foranstaltning således fortsat kan anvendes. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 27, stk. 2.

Fælles projekter

1. Gennemførelsen af ATM-masterplanen kan understøttes med fælles projekter. Projekterne skal støtte denne forordnings målsætninger om at forbedre det europæiske luftfartssystems og ATM/ANS' præstationer på centrale områder såsom kapacitet, effektiv afvikling af flytrafikken og omkostningseffektivitet samt miljømæssig bæredygtighed inden for de overordnede sikkerhedsmål.
 - 1a. Kommissionen kan oprette fælles projekter med henblik på at gennemføre de væsentlige operationelle ændringer, der er fastlagt i ATM-masterplanen, og som har en indvirkning på hele nettet. De fælles projekter skal fastsætte ATM-funktionaliteter, der er klar til implementering, med angivelse af tidsplanen og det geografiske anvendelsesområde for denne implementering, og som skal implementeres på en rettidig, koordineret og synkroniseret måde.
2. Kommissionen kan også vedtage foranstaltninger, der fastlægger, hvordan fælles projekter skal forvaltes, og angiver incitament til deres gennemførelse. Foranstaltningerne berører ikke mekanismerne for anvendelse af projekterne vedrørende funktionelle luftrumsblokke som vedtaget af parterne inden for disse blokke.
3. Sådanne fælles projekter kan være berettigede til EU-støtte inden for den flerårige finansielle ramme. Med dette for øje, og uden at dette berører medlemsstaternes kompetence til at afgøre, hvordan deres økonomiske midler skal anvendes, gennemfører Kommissionen en uafhængig cost-benefit-analyse og passende høringer af medlemsstaterne og relevante aktører i overensstemmelse med artikel 28 og undersøger alle relevante måder, hvorpå de fælles projekters implementering kan finansieres. De støtteberettigede omkostninger ved anvendelsen af fælles projekter dækkes i overensstemmelse med principperne om åbenhed og ikkediskrimination.
 - 3a. Gennemførelsesretsakterne i stk. 1a og 2 vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.

Funktionelle luftrumsblokke

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at funktionelle luftrumsblokke oprettes og gennemføres for at opnå den krævede kapacitet og effektivitet i lufttrafikstyringsnettet inden for det fælles europæiske luftrum og en gradvist mere integreret²⁰ ydelse af ATM/ANS samt for at opretholde et højt sikkerhedsniveau, bidrage til at forbedre lufttrafiksystemets præstationer generelt og mindske miljøpåvirkningerne.
2. De funktionelle luftrumsblokke oprettes på grundlag af aftaler mellem medlemsstaterne og, når det er fordelagtigt, med støtte fra branchepartnerskaber, jf. artikel 16a.
3. Medlemsstaterne, nationale tilsynsmyndigheder samt ATM/ANS-udøvere samarbejder i videst mulig omfang indbyrdes for at sikre, at denne artikel efterkommes. Samarbejdet kan i givet fald også omfatte nationale tilsynsmyndigheder og ATM/ANS-udøvere fra tredjelande, der deltager i funktionelle luftrumsblokke.

²⁰ Følgende punktum tilføjes sidst i betragtning 25 for at forklare den gradvist mere integrerede udøvelse af ATM/ANS, herunder luftrumsstyring. *"Den gradvist mere integrerede udøvelse af ATM/ANS kan opnås bl.a. gennem en integreret tjenesteudøver eller samarbejdsordninger mellem to eller flere luftfartstjenesteudøvere, hvis det er relevant."*

4. De funktionelle luftrumsblokke skal bl.a.:

- a) understøttes af en sikkerhedsmæssig risikoanalyse
- b) udformes med henblik på at bidrage til at nå de præstationsmål, der er fastsat i henhold til artikel 11
- c) [...]
- d) [...]
- e) være begrundet ved, at de indebærer en generel merværdi, herunder den mest effektive udnyttelse af tekniske og menneskelige ressourcer²¹, baseret på cost-benefit-analyser
- f) i givet fald sikre en gnidningsløs og fleksibel overdragelse af ansvaret for flyvekontrollen mellem lufttrafiktjenesteenheder

²¹ Formandskabet foreslår følgende betragtning som præcisering: "*Medlemsstaterne bør sikre, at den funktionelle luftrumsblok, de deltager i, har potentialet til gradvis at skabe en generel merværdi, herunder med hensyn til brug af luftrum, og tekniske og menneskelige ressourcer. Den mest effektive brug af tekniske og menneskelige ressourcer i en funktionel luftrumsblok kan opnås gennem bl.a.:*

- *fælles uddannelse og uddannelsesinfrastruktur for luftfartstjenestepersonale*
- *synkroniserede livscyklusser for tekniske ATM-systemer*
- *harmoniserede ATM-systemer og -værktøjer*
- *rationaliserede kapitaludgifter, der hensigtsmæssigt tager højde for enhver udvikling, der er nødvendig for bæredygtig ATM på lang sigt*
- *koordinering af luftfartstjenesteudøvernes investeringsplaner*
- *oprettelse af fælles kontrolcentre, hvis det er fordelagtigt*
- *fælles udvikling af CNS-infrastruktur*
- *grænseoverskridende udøvelse af tjenester eller grænseoverskridende tildeling af ANS*
- *koordineret udøvelse af AIS*
- *konvergens mellem tilsynsstrukturer, der involverer de nationale tilsynsmyndigheder*
- *fælles beredskabsplaner.*"

- g) [...]
- h) opfylde betingelserne i regionale aftaler indgået i ICAO-regi
- i) respektere regionale aftaler, der gælder på datoen for denne forordnings ikrafttræden, navnlig aftaler, der involverer europæiske tredjelande.

4a. Funktionelle luftrumsblokke skal endvidere opfylde følgende krav i samarbejde med netforvalteren, jf. artikel 17:

- muliggøre fleksibel udnyttelse af luftrummet på den mest effektive måde, der kan opnås, under hensyntagen til civile og militære luftrumsbrugeres krav til lufttrafikken
- muliggøre den mest effektive udformning af luftrummet, der kan opnås
- sikre overensstemmelse med det europæiske rutenet, der er oprettet i henhold til artikel 17
- sikre forenelighed mellem de forskellige luftrumskonfigurationer.

5. Kravene i denne artikel kan opfyldes ved medlemsstaternes, nationale tilsynsmyndigheders og ATM/ANS-udøveres deltagelse i en eller flere funktionelle luftrumsblokke.

6. [...] *(flyttet til artikel 9, stk. 5)*

7. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om oprettelsen og en eventuel ændring af funktionelle luftrumsblokke, navnlig aftalerne mellem medlemsstaterne og afgørelserne om fælles udpegninger. Inden Kommissionen underrettes om oprettelsen af en funktionel luftrumsblok, forelægger den eller de berørte medlemsstater Kommissionen, de øvrige medlemsstater og andre interessenter relevante oplysninger og giver dem mulighed for at fremsætte bemærkninger.
- 7a. Den aftale i henhold til hvilken en funktionel luftrumsblok oprettes indeholder de nødvendige bestemmelser om, hvordan blokken kan ændres, og hvordan en medlemsstat kan trække sig ud af blokken, herunder overgangsordninger.
8. Ved tvister mellem to eller flere medlemsstater om en funktionel luftrumsblok, der vedrører luftrum under deres ansvarsområde, kan de berørte medlemsstater i fællesskab forelægge sagen for udvalget med henblik på en udtalelse. Udtalelsen afgives til de berørte medlemsstater. Med forbehold af stk. 6 tager medlemsstaterne hensyn til nævnte udtalelse med henblik på at finde en løsning.
9. Kommissionen skal, når den har modtaget de underrettelser fra medlemsstaterne, der er omhandlet i stk. 7, vurdere hver enkelt funktionel luftrumsbloks opfyldelse af betingelserne i stk. 4 og 4a og forelægge resultaterne for medlemsstaterne til drøftelse. Finder Kommissionen, at en eller flere af de funktionelle luftrumsblokke ikke opfylder betingelserne, indleder den en dialog med de berørte medlemsstater med henblik på at opnå enighed om de foranstaltninger, der er nødvendige for at rette op på situationen.

10. Gennemførelsen af en funktionel luftrumsblok kan ske på grundlag af en operationel plan, der beskriver de tiltag, som luftfartstjenesteudøvere, nationale tilsynsmyndigheder og andre berørte interessenter skal iværksætte for at opfylde kravene i stk. 4 og 4a. Kommissionen underrettes om denne operationelle plan, hvis den er blevet udarbejdet. Forud for oprettelsen af den operationelle plan sikrer de medlemsstater, der deltager i en funktionel luftrumsblok, at interessenterne får forelagt relevante oplysninger og har mulighed for at fremsætte bemærkninger.
11. Kommissionen kan vedtage bestemmelser vedrørende de oplysninger, der er omhandlet i stk. 7, og som medlemsstaterne skal indgive. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.
12. Denne artikel berører ikke aftaler om funktionelle luftrumsblokke mellem medlemsstaterne, som gælder på datoen for denne forordnings ikrafttræden²².

Artikel 16a

Branchepartnerskaber

1. ATM/ANS-udøvere bestræber sig på at indgå branchepartnerskaber for at støtte gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og forbedre det europæiske lufttrafikstyringsnets præstation. Branchepartnerskaber kan indgås uafhængigt af eller inden for en eller flere funktionelle luftrumsblokke eller dele heraf.

²² Kommissionen foreslår følgende tilføjelse: "og overholder lovgivning, der er gældende på det tidspunkt, de blev etableret".

2. Branchepartnerskaber er samarbejdsordninger, der oprettes med henblik på at forbedre ydeevnen på mindst ét af de centrale præstationsområder i præstationsordningen, jf. artikel 11. Branchepartnerskaber oprettes af to eller flere partnere, der bidrager til udøvelsen af en eller flere luftfartstjenester. Branchepartnerskaber kan foruden luftfartstjenesteudøvere omfatte andre interessenter.
3. [..]
4. ATM/ANS-udøvere, som indgår branchepartnerskaber, underretter regelmæssigt de medlemsstater, der er ansvarlige for deres tilsyn, om deres aktiviteter.

Styring og udformning af nettet

1. Netfunktioner og -tjenester til lufttrafikstyring (ATM) skal gøre det muligt at udnytte luftrummet optimalt og sikre, at luftrumsbrugerne kan operere på deres foretrukne flyveveje, samtidig med at der gives størst mulig adgang til luftrums- og luftfartstjenester. Disse netfunktioner og -tjenester har til formål at understøtte initiativer på nationalt niveau og på funktionelt luftrumsblokniveau og udøves på en måde, der respekterer adskillelsen mellem regulerings- og driftsopgaver²³.
2. Med henblik på at opfylde målene i stk. 1, og uden at dette berører medlemsstaternes ansvar med hensyn til nationale ruter og luftrumsstrukturer, sikrer Kommissionen, at følgende opgaver udføres af netforvalteren:
 - a) Det europæiske rutenet udformes, og optimeringen af luftrumets udformning understøttes gennem samarbejde med luftfartstjenesteudøvere, medlemsstaternes myndigheder og funktionelle luftrumsblokke, jf. artikel 16
 - b) De begrænsede ressourcer koordineres inden for de luftfartsfrekvensbånd, som anvendes i den almene lufttrafik; dette gælder bl.a. radiofrekvenser tillige med koordinationen af radartransponderkoder
 - c) Den centrale tjeneste for lufttrafikregulering varetages
 - d) En luftfartsinformationsportal oprettes, jf. artikel 23

²³ Formandskabet foreslår at tilføje følgende præcisering i en betragtning: "*Netfunktioner og -tjenester bør have til formål at give luftfartstjenesteudøveren både præstationsfordele og omkostningsbesparelser uden at overlapse eller duplikere rollerne og ansvaret hos luftfartstjenesteudøverne, SESAR-fællesforetagendet, implementeringsforvalteren eller EASA.*"

- e) [...];
- f) Den centrale funktion for koordinering under netkriser varetages
- g) Støttetjenester, tjenester eller dele deraf afhængigt af kravene i artikel 10, stk. 5.

Opgaverne i dette stykke indebærer ikke, at der skal vedtages bindende, generelle foranstaltninger, eller at der skal foretages politiske vurderinger. De tager hensyn til forslag, der er udformet på nationalt niveau og på funktionelt luftrumsblokniveau. De udøves i koordination med militære myndigheder i overensstemmelse med vedtagne procedurer vedrørende fleksibel udnyttelse af luftrummet.

Kommissionen kan efter høring af udvalget og i overensstemmelse med den procedure, der er nævnt i stk. 4, udpege Eurocontrol eller et andet upartisk og kompetent organ til at udføre netforvalterens opgaver. Sådanne opgaver udføres på en upartisk og omkostningseffektiv måde og udføres på vegne af medlemsstaterne og de berørte parter. De er underlagt passende styring, der anerkender separat regnskabspligt for udøvelse af tjenester og regulering, under hensyntagen til det samlede ATM-nets behov og med fuld inddragelse af luftrumsbrugerne, luftfartstjenesteudøverne og flyvepladsoperatørerne.

3. Under henvisning til listen i stk. 2 kan Kommissionen fastsætte opgaver, navnlig med tilknytning til støttetjenester, hvis de udøves fra centralt hold af netforvalteren i overensstemmelse med artikel 10, stk. 5. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.

4. Kommissionen vedtager udførlige bestemmelser vedrørende:
- a) koordineringen og harmoniseringen af processer og procedurer for at øge effektiviteten af luftfartsfrekvensforvaltningen, herunder udvikling af principper og kriterier
 - b) den centrale funktion at koordinere tidlig identifikation og løsning af frekvensbehov i de frekvensbånd, der er tildelt den almeneuropæiske lufttrafik, for at støtte udformningen og driften af det europæiske lufttrafiknet
 - c) yderligere netfunktioner og -tjenester som defineret i ATM-masterplanen
 - d) ordninger for samarbejde om beslutningstagning blandt medlemsstaterne, luftfartstjenesteudøverne og netforvalteren for de opgaver, der er omhandlet i stk. 2
 - e) ledelsesordninger for netforvalteren, så denne kan operere som et uafhængigt og omkostningseffektivt organ, der leverer et net af funktioner og tjenester, som inddrager alle berørte operationelle interessenter
 - f) ordninger for høring af de relevante interessenter i beslutningsprocessen både på nationalt og på europæisk niveau og

- g) inden for det radiospektrum, der er tildelt den almene lufttrafik af Den Internationale Telekommunikationsunion, fordeling af opgaver og ansvar mellem netforvalteren og nationale frekvensforvaltningsorganer, idet det sikres, at de nationale frekvensforvaltningsfunktioner fortsat varetager de frekvenstildelinger, der ikke har indflydelse på nettet. I de tilfælde, der har indflydelse på nettet, samarbejder de nationale frekvensforvaltningsorganer med netforvalteren for at optimere brugen af frekvenserne
- h) inden for den støtte, der ydes til udformningen af luftrummet, fordeling af opgaver og ansvar mellem netforvalteren, medlemsstaterne og lufttrafiktjenesteudøvere, navnlig:
 - i) samarbejder netforvalteren med medlemsstaterne og lufttrafiktjenesteudøvere på nationalt niveau eller på funktionelt luftrumsblokniveau om at identificere og vurdere mangler i udformningen af luftrummet og uoverensstemmelser mellem de forskellige luftrumskonfigurationer
 - ii) udvikler medlemsstaterne og lufttrafiktjenesteudøvere i samråd med netforvalteren afhjælpende foranstaltninger til at tackle disse identificerede mangler for i videst muligt omfang at opfylde alle luftrumsbrugeres og flyvepladsoperatørers behov
 - iii) gennemfører lufttrafiktjenesteudøvere, med forbehold af de relevante afgørelser truffet af de kompetente myndigheder på nationalt niveau eller på funktionelt luftrumsblokniveau disse foranstaltninger, enten individuelt eller i fællesskab inden for funktionelle luftrumsblokke i samarbejde med netforvalteren.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.

5. Andre aspekter af lufrummets udformning end dem, der er omhandlet i stk. 2 og stk. 4, litra c) og h), tages op på nationalt niveau eller på funktionelt lufrumsblokniveau. Denne udformningsproces tager hensyn til efterspørgslen efter og kompleksiteten af lufttrafikken og dens sæsonafhængighed samt præstationsplaner, og den skal omfatte en fuld høring af relevante lufrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer lufrumsbrugere, og eventuelt militære myndigheder.

Artikel 18

Forbindelserne mellem tjenesteudøvere

1. Luftfartstjenesteudøvere kan benytte sig af tjenester fra andre tjenesteudøvere, som er indehavere af et certifikat eller har afgivet en erklæring, der er gyldig i Unionen, samt fra militære tjenesteudøvere i henhold til artikel 1, stk. 3, i forordning (EF) nr. 216/2008.
2. Luftfartstjenesteudøverne formaliserer deres samarbejde ved skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger, som fastlægger den enkelte udøvers specifikke pligter og opgaver, og som giver mulighed for udveksling af operationelle data mellem alle tjenesteudøvere for så vidt angår almen lufttrafik. Sådanne ordninger meddeles de berørte nationale tilsynsmyndigheder.
3. I de tilfælde, hvor der er tale om udøvelse af lufttrafiktjenester, er de berørte medlemsstaters godkendelse påkrævet. I de tilfælde, hvor der er tale om udøvelse af meteorologiske tjenester, er de berørte medlemsstaters godkendelse påkrævet, hvis disse har udpeget en udøver med eneret i henhold til artikel 9, stk. 1.

Artikel 19

Forbindelserne med interessenter

Luftfartstjenesteudøverne opretter høringsmekanismer med henblik på at høre de relevante grupper af luftrumsbrugere og flyvepladsoperatører i alle vigtige spørgsmål vedrørende de tjenester, der udøves, herunder relevante ændringer af luftrumskonfigurationerne eller strategiske investeringer, som har en relevant indvirkning på ATM/ANS-ydelser og/eller -afgifter. Høringen sker på en måde, der står i et rimeligt forhold til omfanget af de tjenester, der ydes.

Artikel 20

Forbindelserne med de militære myndigheder

Medlemsstaterne træffer som led i den fælles transportpolitik de nødvendige foranstaltninger for at sikre indgåelsen eller fornyelsen af skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger mellem de kompetente civile og militære myndigheder om styringen af specifikke luftrumsblokke.

Artikel 21

Gennemskuelighed i regnskaberne

1. Luftfartstjenesteudøvere udarbejder, uanset ejerforhold og retlig form, regnskaber, der revideres og offentliggøres. Regnskaberne skal være i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandards (IAS), som Unionen har vedtaget. Hvor fuld overensstemmelse med de internationale regnskabsstandards på grund af tjenesteudøverens retlige status ikke er mulig, bestræber udøveren sig på at opnå størst mulig overensstemmelse.
2. Luftfartstjenesteudøverne offentliggør i alle tilfælde en årsberetning, og de underkastes regelmæssigt en uafhængig revision.
3. Når luftfartstjenesteudøvere leverer et bundt af tjenester, specificerer og angiver de omkostninger og indtægter, der hidrører fra luftfartstjenesterne, opgjort i overensstemmelse med den i artikel 12 og 13 omhandlede afgiftsordning for luftfartstjenester, og de fører i givet fald konsoliderede regnskaber for andre tjenester, som ikke er luftfartstjenester, således som de ville være forpligtede til, hvis de pågældende tjenester blev udøvet af adskilte virksomheder.
4. Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder, som har adgang til regnskaberne hos de tjenesteudøvere, der udøver tjenester i det luftrum, som hører ind under deres ansvarsområde.
5. Medlemsstaterne kan anvende overgangsbestemmelserne i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1606/2002 af 19. juli 2002 om anvendelse af internationale regnskabsstandards²⁴ på de luftfartstjenesteudøvere, som er omfattet af denne forordning.

²⁴ EUT L 243 af 11.9.2002, s. 1.

Adgang til og beskyttelse af data

1. For så vidt angår almen lufttrafik, udveksles relevante operationelle data i realtid mellem alle luftfartstjenesteudøvere, lufrumsbrugere og lufthavne for at lette disses operationelle behov. Dataene må kun anvendes til operationelle formål.
2. Relevante myndigheder, luftfartstjenesteudøvere, der er certificeret eller har afgivet en erklæring, lufrumsbrugere og lufthavne gives adgang til relevante operationelle data på et ikkediskriminerende grundlag, uden at dette berører sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser.
3. Tjenesteudøvere, der er certificeret eller har afgivet en erklæring, lufrumsbrugere og lufthavne fastsætter standardbetingelser for adgang til andre af deres relevante operationelle data end dem, der er omhandlet i stk. 1. De nationale tilsynsmyndigheder godkender sådanne standardbetingelser. Kommissionen kan fastsætte foranstaltninger vedrørende de procedurer, der skal følges i forbindelse med dataudveksling, og den type data, der er omfattet af disse adgangs-betingelser samt deres godkendelse. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.

KAPITEL IV LUFTRUMMET OG INTEROPERABILITET

Artikel 23

Elektronisk luftfartsinformation

1. Uden at dette berører medlemsstaternes offentliggørelse af luftfartsinformation og på en måde, der er i overensstemmelse med denne offentliggørelse, sikrer Kommissionen i samarbejde med netforvalteren adgangen til elektronisk luftfartsinformation af høj kvalitet, som præsenteres på en harmoniseret måde, og som opfylder alle relevante brugeres behov i form af datakvalitet og rettidighed.
2. Ved anvendelsen af stk. 1 skal Kommissionen sikre udviklingen af en EU-dækkende luftfartsinformationsstruktur i form af en elektronisk integreret briefingportal, hvortil interessenter har ubegrænset adgang. Med denne infrastruktur integreres adgang til og levering af de nødvendige dataelementer som f.eks., men ikke udelukkende, luftfartsinformation, information fra meldekontorer for lufttrafiktjeneste (ARO), meteorologiske oplysninger og information om trafikregulering.
3. Kommissionen vedtager foranstaltninger til oprettelse og implementering af en elektronisk integreret briefingportal. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.

*Artikel 23a*²⁵

Fleksibel udnyttelse af luftrummet

1. Medlemsstaterne sikrer under hensyntagen til tilrettelæggelsen af de militære aspekter, der hører ind under deres ansvarsområde, en ensartet anvendelse i det fælles europæiske luftrum af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet som beskrevet af ICAO og udviklet af Eurocontrol med henblik på at lette luftrumsstyringen og lufttrafikstyringen som led i den fælles transportpolitik og i overensstemmende med ATM-masterplanen.
2. Medlemsstaterne aflægger hvert år rapport til Kommissionen om anvendelsen som led i den fælles transportpolitik af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet for så vidt angår det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde.
3. På de områder, hvor det navnlig på baggrund af rapporterne fra medlemsstaterne bliver nødvendigt at styrke og harmonisere anvendelsen af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet i det fælles europæiske luftrum, vedtager Kommissionen foranstaltninger som led i den fælles transportpolitik. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.

²⁵ Tidligere artikel 7 i forordning nr. 551/2004, tilpasset TEUF.

Teknologisk udvikling og interoperabilitet af lufttrafikstyring

1. Kommissionen vedtager nærmere regler vedrørende fremme af den teknologiske udvikling og interoperabilitet af lufttrafikstyring i forbindelse med udviklingen og gennemførelsen af ATM-masterplanen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3, inden gennemførelsen af ATM-masterplanen.
2. Med hensyn til de regler, der er omhandlet i stk. 1, finder artikel 17, stk. 2, litra b), i forordning (EF) nr. 216/2008 anvendelse. Hvor det er relevant, anmoder Kommissionen EASA om at medtage disse regler i det årlige arbejdsprogram, der er omhandlet i artikel 56 i nævnte forordning.

KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 25

Tilpasning af bilagene

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at ændre²⁶ de betingelser, som skal knyttes til de certifikater, der tildeles luftfartstjenesteudøvere opført i punkt 2, litra b)-h), i bilag II for at tage højde for den erfaring, som nationale tilsynsmyndigheder har opnået i forbindelse med anvendelsen af disse krav og betingelser, eller for at tage højde for udviklingen af lufttrafikstyringssystemer, hvad angår interoperabilitet og integreret udøvelse af luftfartstjenester.

²⁶ Bilag I er nu lagt sammen med bilag V i forordning (EF) nr. 216/2008.

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de betingelser, der er fastlagt i denne artikel.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 25, tillægges Kommissionen for en periode på fem år efter [*datoen for offentliggørelsen af denne forordning*]. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den delegation af beføjelser, der er omhandlet i artikel 25, kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder medlemsstaternes eksperter, før den vedtager disse delegerede retsakter. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

²⁷ Kommissionen tager forbehold med hensyn til artikel 26 og 27, og navnlig artikel 26, stk. 4.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 25 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 27

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for det Fælles Luftrum, i det følgende benævnt "udvalget", der består af to repræsentanter for hver medlemsstat, og som har Kommissionens repræsentant som formand. Udvalget sikrer, at der tages passende hensyn til alle brugerkategoriernes interesser. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.
4. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 28

Kommissionens høring af interessenter

1. Kommissionen opretter en mekanisme på EU-plan med henblik på eventuel afholdelse af høringer om spørgsmål vedrørende gennemførelsen af denne forordning. Det særlige sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF, inddrages i høringen.
2. Interessenterne kan omfatte:
 - luftfartstjenesteudøvere eller relevante grupper, der repræsenterer dem
 - netforvalteren
 - lufthavnsoperatører eller relevante grupper, der repræsenterer dem
 - luftrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer dem
 - militæret
 - fabrikkerne
 - faglige sammenslutninger og
 - nationale lufthavnskoordinatorer.
3. Kommissionen stiller resultatet af høringen til rådighed for medlemsstaterne.

Artikel 29

Rådgivende organ for luftfart

Uden at dette berører udvalgets og Eurocontrols rolle, nedsætter Kommissionen et "rådgivende organ for luftfart", der består af luftfartstjenesteudøvere, sammenslutninger af luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører, fabrikanter og faglige sammenslutninger. Organet har udelukkende til opgave at rådgive Kommissionen om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.

Artikel 30

Forbindelser med tredjelande

Unionen og dens medlemsstater sigter mod og yder støtte til at udvide det fælles europæiske luftrum til stater, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union. Med dette mål for øje bestræber de sig på, inden for rammerne af aftaler med tilgrænsende tredjelande, at udvide det fælles europæiske luftrum til også at omfatte disse lande. De skal endvidere bestræbe sig på at samarbejde med disse lande enten inden for rammerne af funktionelle luftrumsblokke eller aftaler om netfunktioner eller inden for rammerne af aftalen mellem Den Europæiske Union og Eurocontrol om fastlæggelse af en generel ramme for forbedret samarbejde.

Artikel 31

Støtte fra andre instanser

Kommissionen kan anmode om bistand fra andre instanser med henblik på varetagelsen af sine opgaver i henhold til denne forordning, herunder fra Eurocontrol inden for rammerne af aftalen mellem EU og Eurocontrol.

Artikel 32

Fortrolighed

1. Hverken de nationale tilsynsmyndigheder, der handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, eller Kommissionen, netforvalteren eller præstationsvurderingsorganet må videregive oplysninger af fortrolig karakter; dette gælder navnlig oplysninger om luftfartstjenesteudøvere, deres forretningsforbindelser eller deres omkostningskomponenter.
2. Stk. 1 berører ikke de nationale tilsynsmyndigheders eller Kommissionens ret til at videregive oplysninger, når dette er af afgørende betydning for opfyldelsen af deres pligter, idet videregivelsen i så fald skal være forholdsmæssigt afpasset og skal tage hensyn til tjenesteudøveres, luftfrumsbrugeres, lufthavnes eller andre relevante interessenters berettigede interesser med hensyn til at beskytte deres forretningsmæssigt følsomme oplysninger.
3. Oplysninger og data afgivet i henhold til afgiftsordningen i artikel 12 videregives offentligt.

Artikel 33

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for især luftrumsbrugeres og luftfartstjenesteudøveres overtrædelse af denne forordning. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 34

Evaluerings og metoder til vurdering af indsatsen

1. Kommissionen evaluerer regelmæssigt anvendelsen af denne forordning og forelægger sin rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet ved udgangen af hver referenceperiode i henhold til artikel 11, stk. 5, litra d). Med henblik herpå kan Kommissionen, når det er begrundet, anmode medlemsstaterne om oplysninger, der er relevante for denne forordnings anvendelse.
2. Rapporterne skal indeholde en evaluering af resultaterne af de foranstaltninger, der er truffet i medfør af denne forordning, herunder relevant information om udviklingen i sektoren, og navnlig de økonomiske, miljømæssige, sociale, beskæftigelsesmæssige og teknologiske aspekter, samt om tjenesternes kvalitet, i forhold til de oprindelige mål og de fremtidige behov.

Artikel 35

Beskyttelsesklausul

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

- a) med henblik på overvågning af lufrummet under medlemsstaternes ansvarsområde i overensstemmelse med ICAO's regionale luftfartsaftaler, herunder muligheden for at opdage, identificere og vurdere alle luftfartøjer, der benytter et sådant lufrum, for at sikre flyvesikkerheden og træffe foranstaltninger, der tilgodeser sikkerheds- og forsvarsbehov
- b) i tilfælde af alvorlige interne uroligheder, der påvirker opretholdelsen af lov og orden
- c) i tilfælde af krig eller af alvorlige internationale spændinger, der udgør en fare for krig
- d) for opfyldelsen af en medlemsstats internationale forpligtelser, for så vidt angår opretholdelse af fred og international sikkerhed
- e) for at gennemføre militære operationer og militær træningsflyvning, herunder nødvendige øvelsesmuligheder.

Artikel 36

[...]

Artikel 37

Ophævelse

Forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004 og (EF) nr. 551/2004 ophæves.

Forordning (EF) nr. 552/2004 ophæves med undtagelse af

- artikel 5 og 6 samt bilag III og IV i den forordning, som fortsat vil gælde med henblik på erklæringerne, indtil de relevante gennemførelsesbestemmelser, som er omhandlet i artikel 8b, stk. 6, i forordning (EF) nr. 216/2008, træder i kraft

- artikel 4 og 7 i samme forordning, som fortsat vil gælde, indtil de relevante gennemførelsesbestemmelser, som er omhandlet i artikel 24 og i artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008, træder i kraft.

Henvisninger til de ophævede forordninger gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag III.

Artikel 38

Ikrafttræden og anvendelse

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

Artikel 3 anvendes 18 måneder efter, at denne forordning er trådt i kraft, undtagen i de medlemsstater, der inden for seks måneder efter ikrafttrædelsen af denne forordning har underrettet Kommissionen om deres beslutning om at oprette nationale tilsynsmyndigheder som juridisk adskilte organer, i hvilket tilfælde artikel 3 anvendes 48 måneder efter ikrafttrædelsen af denne forordning.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formand Formand

[Udgået og indarbejdet i bilag V i EASA-forordningen (jf. dok. 15472/14)]

BETINGELSER, DER SKAL KNYTTES TIL CERTIFIKATERNE

1. Certifikaterne skal indeholde oplysninger om:
 - a) den nationale tilsynsmyndighed, som har udstedt certifikatet
 - b) ansøgeren (navn og adresse)
 - c) de tjenester og i givet fald funktioner, for hvilke tjenesteudøveren er certificeret
 - d) en erklæring om, at ansøgeren opfylder de fælles krav, jf. artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008
 - e) dato for udstedelse af certifikatet og dets gyldighedsperiode.
2. Til certifikatet kan der eventuelt knyttes yderligere betingelser vedrørende:
 - a) ikkediskriminerende adgang til luftfartstjenester for luftrumsbrugere og det krævede præstationsniveau for sådanne tjenester, herunder sikkerheds- og interoperabilitetsniveauer
 - b) de operationelle specifikationer for de berørte tjenester
 - c) tidspunktet for, hvornår tjenesterne forventes udøvet
 - d) de forskellige former for operationelt udstyr, der skal anvendes i forbindelse med de berørte tjenester
 - e) afgrænsning eller restriktioner med hensyn til udøvelse af andre tjenester end dem, der vedrører udøvelsen af luftfartstjenester
 - f) kontrakter, aftaler eller andre ordninger mellem tjenesteudøveren og en tredjepart, som vedrører tjenesterne

- g) forelæggelse af de oplysninger, der med rimelighed kan kræves med henblik på verificering af, om tjenesterne opfylder de fælles krav, herunder planer samt økonomiske og operationelle data, og oplysninger om større ændringer med hensyn til, hvilken type luftfartstjeneste der udøves, og/eller i hvilket omfang
- h) alle andre retlige betingelser, som ikke er specifikke for luftfartstjenester, f.eks. betingelser, der vedrører suspension eller tilbagekaldelse af certifikatet.
-

SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning 549/2004	Forordning 550/2004	Forordning 551/2004	Forordning 552/2004	Denne forordning
Artikel 1, stk. 1-3				Artikel 1, stk. 1-3
		Artikel 1, stk. 3		Artikel 1, stk. 4
Artikel 1, stk. 4				Artikel 1, stk. 5
	Artikel 1			-----
		Artikel 1, stk. 1, 2 og 4		-----
			Artikel 1	-----
Artikel 2, nr. 1-35				Artikel 2, nr. 1-35
				Artikel 2, nr. 36-38
Artikel 2, nr. 17, 18, 23, 24, 32, 35 og 36				-----
Artikel 3				-----
Artikel 4, stk. 1 og 2				Artikel 3, stk. 1 og 2

				Artikel 3, stk. 3 og 4
Artikel 4, stk. 3				Artikel 3, stk. 5
				Artikel 3, stk. 6
Artikel 3, stk. 4- 5				Artikel 3, stk. 7 og 8
				Artikel 3, stk. 9
	Artikel 2, stk. 1			Artikel 4, stk. 1, litra a)
				Artikel 4, stk. 1, litra b)-g)
	Artikel 2, stk. 2			Artikel 4, stk. 2
				Artikel 5, stk. 1 og 2
	Artikel 2, stk. 3- 6			Artikel 5, stk. 3- 6
	Artikel 3, stk. 1 og 2			Artikel 6, stk. 1 og 2
			Artikel 8, stk. 1 og 3	Artikel 6, stk. 3 og 4
				Artikel 6, stk. 5

			Artikel 8, stk. 2 og 4	-----
	Artikel 6			-----
Artikel 10, stk. 1				Artikel 7, stk. 1
				Artikel 7, stk. 2
	Artikel 7, stk. 1			Artikel 8, stk. 1
				Artikel 8, stk. 2
	Artikel 7, stk. 4 og 6			Artikel 8, stk. 3 og 4
	Artikel 7, stk. 2, 3, 5 og 7-9			-----
	Artikel 8			Artikel 9
				Artikel 10
	Artikel 9			-----
Artikel 11				Artikel 11
	Artikel 14			Artikel 12
	Artikel 15			Artikel 13
	Artikel 16			Artikel 14

	Artikel 15a			Artikel 15
	Artikel 9a, stk. 1			Artikel 16, stk. 1 og 3
				Artikel 16, stk. 2
	Artikel 9a, stk. 2, litra i)			-----
	Artikel 9a, stk. 2			Artikel 16, stk. 4
				Artikel 16, stk. 5
	Artikel 9a, stk. 3-9			Artikel 16, stk. 6-12
	Artikel 9b			-----
		Artikel 6, stk. 1- stk. 2, litra b)		Artikel 17, stk. 1-stk. 2, litra b)
				Artikel 17, stk. 2, litra c)-e)
		Artikel 6, stk. 3- stk. 4, litra d)		Artikel 17, stk. 3 -stk. 4, litra d)
				Artikel 17, stk. 4, litra e)
		Artikel 6, stk. 4, litra e) og f)		Artikel 17, stk. 4, litra f) og g)

		Artikel 6, stk. 5 og 7		Artikel 17, stk. 5 og 6
		Artikel 6, stk. 8 og 9		-----
	Artikel 10			Artikel 18
				Artikel 19
	Artikel 11			Artikel 20
	Artikel 12			Artikel 21
	Artikel 13			Artikel 22
		Artikel 3		-----
		Artikel 3a		Artikel 23
		Artikel 4		-----
		Artikel 7		-----
		Artikel 8		-----
			Artikel 3	Artikel 24, stk. 1 og 2
			[...]	-----
			Artikel 2 [...]	-----
			Artikel [...] 4-7	-----
	Artikel 17, stk. 1			Artikel 25

				Artikel 26
Artikel 5, stk. 1-3				Artikel 27, stk. 1-3
Artikel 5, stk. 4 og 5				-----
Artikel 10, stk. 2 og 3				Artikel 28, stk. 1 og 2
Artikel 6				Artikel 29
Artikel 7				Artikel 30
Artikel 8				Artikel 31
	Artikel 4			-----
			Artikel 9	-----
	Artikel 18			Artikel 32
Artikel 9				Artikel 33
Artikel 12, stk. 2-4				Artikel 34, stk. 1-3
Artikel 12, stk. 1				-----
	Artikel 18a			-----
		Artikel 10		-----
Artikel 13				Artikel 35
Artikel 13a				Artikel 36

			Artikel 10	-----
			Artikel 11	Artikel 37
	Artikel 19, stk. 1			Artikel 38
	Artikel 19, stk. 2			-----
	Bilag I		Bilag V	[...]
			Bilag I	-----
	Bilag II			Bilag II
			Bilag II	-----
				Bilag III
			Bilag III	-----
			Bilag IV	-----
