



Brussel, 28 november 2014
(OR. en)

15732/14

Interinstitutioneel dossier:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de Raad
nr. vorig doc.:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
Nr. Comdoc.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Betreft:	<i>Zitting van de Raad (<u>Vervoer</u>, Telecommunicatie en Energie) op 3 december 2014</i> Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (herschikking) - Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

De Commissie heeft het in hoofde genoemde voorstel op 12 juni 2013 bij de Raad en het Europees Parlement ingediend. Dit voorstel beoogt de verbetering van de concurrentiekracht van het Europese luchtvaartstelsel en in het bijzonder de verdere ontwikkeling van het initiatief voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES) door het bestaande SES-wetgevingspakket te herschikken en de in 2009 vastgestelde EASA-Verordening op enkele punten te wijzigen. Met de herschikking van de wetgeving betreffende het gemeenschappelijk Europees luchtruim (afgekort als SES II+) wordt met name beoogd het toezicht op de regels, de prestatieregeling, de functionele luchtruimblokken (FAB's), de klantgerichtheid van de dienstenaanbieders en de algehele prestatie te verbeteren.

Voorts zal SES II+ zorgen voor vereenvoudiging van de wetgeving doordat bepaalde overlappings in de huidige wetgeving worden weggewerkt. De belangrijkste problemen die de voorgestelde tekst moet oplossen, zijn het gebrek aan efficiëntie bij het verlenen van luchtvaarnavigatiediensten en het gefragmenteerde systeem voor luchtverkeersbeheer (ATM-systeem).

II. BESPREKING IN DE RAADSINSTANTIES

De Commissie presenteerde het voorstel en de bijbehorende effectbeoordeling aan de Groep luchtvaart (hierna "de groep" genoemd) op 2 september 2013, tijdens het Litouwse voorzitterschap; de presentatie werd gevolgd door een gedachtewisseling. Deze eerste presentatie van het voorstel heeft als opstap gediend voor de informele bijeenkomst van de EU-ministers van Vervoer, getiteld 'Een gemeenschappelijk Europees luchtruim - de toekomst verwezenlijken: Visie 20xx' (Vilnius, 15 en 16 september 2013). De gedachtewisseling is voortgezet onder Grieks voorzitterschap, tijdens de vergadering van de Groep luchtvaart op 20 juni 2014.

Dit voorstel is nauw verbonden met het andere voorstel van het voornoemde wetgevingspakket, de verordening tot oprichting van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna de "EASA-verordening" genoemd). Voor de EASA-verordening was de aanpak van het voorzitterschap alleen de artikelen te bespreken die rechtstreeks verband houden met het SES II+-voorstel tot herschikking. Deze oplossing is gekozen door rekening te houden met het feit dat de Commissie naar verwachting in de loop van 2015 een afzonderlijk voorstel zal indienen voor de algehele herziening van de EASA-verordening in al haar onderdelen.

De artikelsgewijze bespreking van het herschikkingsvoorstel SES II+ door de Groep begon, op 4 juli, onder het Italiaanse voorzitterschap en is intensief voortgezet in de maanden september, oktober en november 2014.

Op 26 november 2014 is het ontwerp van algemene oriëntatie voorgelegd aan het Comité van permanente vertegenwoordigers (Coreper). In die vergadering van het Coreper hebben verscheidene delegaties in het algemeen hun steun voor de compromistekst van het voorzitterschap betuigd, terwijl andere hun bedenkingen bij bepaalde punten herhaalden en nieuwe tekstvoorstellen indienden. Het voorzitterschap heeft nota genomen van de bedenkingen van de delegaties en een aantal van hun voorstellen aanvaard, teneinde enkele hangpunten op te lossen en een algemene oriëntatie dichterbij te brengen.

De enige overblijvende kwestie die moet worden besproken betreft de toepassing van het SES II+- voorstel tot herschikking voor de luchthaven van Gibraltar.

De wijzigingen in de bijlage bij dit verslag ten opzichte van de bijlage bij het verslag aan het Coreper zijn **vetgedrukt** resp. aangegeven met [...]. Alle delegaties maken een studie-voorbehoud bij de wijzigingen die na de vergadering van het Coreper zijn aangebracht.

Voorts houdt de Commissie haar standpunt over het gehele compromisvoorstel volledig in beraad in afwachting van de onderhandelingen met het Europees Parlement. De overige bezwaren en voorbehouden van de Commissie zijn verwoord in de voetnoten in de bijlage bij dit verslag.

UK maakt een voorbehoud voor parlementaire behandeling.

III. WERKZAAMHEDEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

De Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement benoemde Marian-Jean MARINESCU (EPP, RO) tot rapporteur over dit dossier. Het Europees Parlement heeft op 12 maart 2014 in eerste lezing over dit voorstel gestemd.

IV. CONCLUSIE

Gezien het bovenstaande wordt de Raad verzocht in de zitting op 3 december 2014 de tekst in de bijlage bij dit verslag te bespreken, de resterende vraagstukken op te lossen en een algemene oriëntatie over de tekst te bereiken.

2013/0186 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim¹

(herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

**HOOFDSTUK I
ALGEMENE BEPALINGEN**

Onderwerp en werkingssfeer

Artikel 1

1. In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de totstandbrenging en effectieve werking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, om de huidige veiligheidsnormen voor luchtvervoer aan te scherpen, bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en de algemene prestaties van het systeem voor luchtverkeersbeheer- en luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS) ten behoeve van het algemene luchtverkeer in Europa te verbeteren, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van alle luchtruimgebruikers. Het gemeenschappelijk Europees luchtruim omvat een samenhangend pan-Europees netwerk van routes, een geleidelijk meer geïntegreerd luchtruim², netwerkbeheer- en luchtverkeersbeheersystemen die gebaseerd zijn op veiligheid, efficiëntie en interoperabiliteit, ten behoeve van alle luchtruimgebruikers.

¹ Voor het Publicatieblad: *'Deze verordening moet bekendgemaakt worden samen met de EASA-verordening (EG) [No XXXXX.] Op die manier wordt ervoor gezorgd dat beide verordeningen op hetzelfde tijdstip in werking treden.'*

² Het voorzitterschap stelt voor het concept van geïntegreerd luchtruim in een overweging toe te lichten : *"Hoewel in het Europese luchtruim de luchtverkeersdiensten worden verleend door meer dan één verlener, aangewezen door één of meer lidstaten voor exploitatie op exclusieve basis, ieder met behoud van eigen verantwoordelijkheid voor zijn diensten, moeten deze diensten zoveel mogelijk worden verstrekt op basis van hetzelfde concept van exploitatie, dezelfde operationele en ondersteunende procedures."*

2. De toepassing van deze verordening laat de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim onverlet, alsmede de behoeften van de lidstaten inzake openbare orde, openbare veiligheid en defensie-aangelegenheden, zoals vermeld in artikel 35. Deze verordening heeft geen betrekking op militaire operaties en trainingen.
3. De toepassing van deze verordening laat de rechten en plichten van de lidstaten die voortvloeien uit het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944 (het "Verdrag van Chicago") onverlet. In deze context heeft deze verordening tot doel om, op de gebieden waarop ze van toepassing is, de lidstaten te helpen bij het nakomen van hun verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago, door een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een uniforme uitvoering van de bepalingen daarvan, en door ervoor te zorgen dat die bepalingen in deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften naar behoren in aanmerking worden genomen.
4. Deze verordening is van toepassing op het luchtruim in de EUR-regio van de ICAO³ waar lidstaten verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten. De lidstaten kunnen deze verordening ook toepassen op het luchtruim dat in andere ICAO-gebieden onder hun verantwoordelijkheid valt, mits zij de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis stellen.
5. [...].^{4 5}

³ De Commissie is tegen de schrapping van de verwijzing naar de NAT-regio.

⁴ UK kan niet akkoord gaan met de toevoeging van de door Spanje voorgestelde tekst in voetnoot 5 omdat het VWEU duidelijk vermeldt dat de EU-luchtvaartwetgeving van toepassing is op Gibraltar. Gibraltar is reeds opgenomen in de bestaande SES-wetgeving en er is geen reden om Gibraltar uit te sluiten van verdere deelname aan deze maatregelen.

⁵ ES is tegen het schrappen van lid 5 en stelt voor het volgende lid toe te voegen: "*De toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort totdat de regelingen van de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 van toepassing worden. De regeringen van het Koninkrijk Spanje en van het Verenigd Koninkrijk zullen de Raad van die datum van toepassing in kennis stellen.*"

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de volgende definities:

1. "luchtverkeersleidingsdienst": een dienst die wordt verricht teneinde:
 - a) botsingen te voorkomen:
 - tussen luchtvaartuigen en
 - tussen luchtvaartuigen en hindernissen op dat deel van het luchtvaartterrein dat is bedoeld voor het opstijgen, landen en taxiën met luchtvaartuigen, en
 - b) een geordende luchtverkeersstroom tot stand te brengen en te handhaven;
2. "plaatselijke verkeersleiding": luchtverkeersleidingsdienst voor luchtvaartterreinverkeer;
3. "luchtvaartinlichtingendienst": een binnen het vastgestelde bestreken gebied opgerichte dienst die verantwoordelijk is voor het verstrekken van luchtvaartinlichtingen en gegevens die nodig zijn voor de veiligheid, regelmaat en efficiency van luchtvaartnavigatie;
4. "luchtvaartnavigatiediensten (ANS)": luchtverkeersleidingsdiensten; communicatie-, navigatie- en surveillancediensten (CNS); meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie (MET), en luchtvaartinlichtingendiensten (AIS);
5. "verleners van luchtvaartnavigatiediensten": de openbare of particuliere entiteiten die luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer verlenen;

6. "luchtruimblok": een deel van het luchtruim met vastgestelde afmetingen, in ruimte en tijd, waarbinnen luchtvaartnavigatiediensten worden verleend;
7. "luchtruimbeheer": een planningsfunctie of -dienst met als belangrijkste doel een maximale benutting van het beschikbare luchtruim door dynamische time-sharing en, bij gelegenheid, opsplitsing van het luchtruim tussen verschillende categorieën luchtruimgebruikers op basis van kortetermijnbehoeften;
8. "luchtruimgebruikers": exploitanten van luchtvaartuigen die als algemeen luchtverkeer opereren;
9. "regeling van luchtverkeersstromen": een functie of dienst die tot doel heeft bij te dragen tot een veilige, ordelijke en vlotte doorstroming van het luchtverkeer door ervoor te zorgen dat de luchtverkeersleidingscapaciteit optimaal wordt benut en dat het verkeersvolume verenigbaar is met de door de betrokken luchtverkeersdienstverleners verklaarde capaciteit;
10. "luchtverkeersbeheer (ATM)": de verzameling van functies of diensten in de lucht en op de grond (luchtverkeersdiensten, luchtruimbeheer en de regeling van de luchtverkeersstromen) die nodig zijn om de veiligheid en de doeltreffendheid van de vliegtuigbewegingen in alle fasen te waarborgen;
11. "luchtverkeersdiensten": vluchtinlichtingendiensten, alarmeringsdiensten, adviesdiensten voor het luchtverkeer en luchtverkeersleiding (algemene luchtverkeersleiding, naderingsluchtverkeersleiding en plaatselijke luchtverkeersleiding);
12. "algemene luchtverkeersleiding": luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten in luchtverkeersleidingsgebieden;
- 12 bis. "luchtverkeersleidingsgebied": gecontroleerd luchtruim dat zich verticaal uitstrekt vanaf een gespecificeerde grens boven de aarde;

13. "naderingsluchtverkeersleiding": een luchtverkeersleidingsdienst voor aankomende of vertrekkende gecontroleerde vluchten;
14. "masterplan inzake luchtverkeersbeheer (ATM-masterplan)": het plan dat wordt goedgekeurd bij Besluit 2009/320/EG van de Raad⁶, overeenkomstig artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)⁷;
15. "netwerkcrisis" : het onvermogen om luchtverkeersbeheer-/ luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS-diensten) te verlenen op het vereiste niveau, leidend tot een belangrijk verlies aan netwerkcapaciteit of een aanzienlijk gebrek aan evenwicht tussen de netwerkcapaciteit en de vraag, of tot een belangrijke verstoring van de informatiestroom in één of meer delen van het netwerk ten gevolge van een ongewone en onvoorziene situatie;
16. "pakket van diensten": twee of meer luchtvaartnavigatiediensten;
17. "certificaat": door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) of een nationale toezichthoudende instantie overeenkomstig het toepasselijke recht afgegeven document, ongeacht de vorm, waarmee wordt bevestigd dat een verlener van luchtverkeersbeheer-/ luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS-diensten) voldoet aan de eisen voor het verlenen van een specifieke dienst;
18. "communicatiediensten": vaste en mobiele diensten ten behoeve van de luchtvaart voor grond-grond-, lucht-grond- en lucht-lucht-communicatie voor luchtverkeersleidingsdoeleinden;
- 18 bis. "Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer (EATMN)": de verzameling van systemen, genoemd in bijlage Vb bij Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008, dat het mogelijk maakt luchtvaartnavigatiediensten in de Unie te verlenen, met inbegrip van de interfaces aan grenzen met derde landen;

⁶ PB L 95 van 9.4.2009, blz. 41.

⁷ PB L 64 van 2.3.2007, blz. 1, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1361/2008 van de Raad en Verordening (EU) nr. 219/2014 van de Raad (PB L 352 van 31.12.2008 en PB L 192 van 1.7.2014).

19. "onderdelen": materiële objecten, zoals apparatuur, en immateriële objecten, zoals programmatuur, waarvan de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer (EATMN) afhangt;
20. "verklaring": met betrekking tot luchtverkeersbeheer/luchtvaartnavigatie (ATM/ANS) betekent dit een verklaring als gedefinieerd in artikel 3, punt e bis) van Verordening (EG) nr. 216/2008;
- 20 bis. "Eurocontrol": de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, opgericht bij het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart van 13 december 1960;
21. "flexibel gebruik van het luchtruim": een concept van luchtruimbeheer dat gebaseerd is op het grondbeginsel dat het luchtruim niet als een zuiver civiele of zuiver militaire ruimte mag worden aangemerkt, maar veeleer moet worden beschouwd als één continuüm waarbinnen zo veel mogelijk aan alle gebruikerseisen recht moet worden gedaan;
22. "vluchtinlichtingendienst": een dienst die adviezen en informatie verstrekt die nuttig zijn voor de veilige en doeltreffende uitvoering van vluchten;
23. "waarschuwingsdienst": een dienst die bij de verantwoordelijke organisaties melding maakt van luchtvaartuigen in nood die bijstand behoeven en dergelijke organisaties op verzoek bijstand verstrekt;
24. "functioneel luchtruimblok": een, ongeacht de staatsgrenzen, op operationele behoeften gebaseerd luchtruimblok waarbinnen de ATM/ANS en aanverwante functies op prestatie-gerichte en optimale wijze worden verleend met het oogmerk in ieder functioneel luchtruimblok versterkte samenwerking tussen de verleners van ATM/ANS of, indien van toepassing, een geïntegreerde dienstverlener, in te voeren;

25. "algemeen luchtverkeer": alle bewegingen van burgerluchtvaartuigen, alsmede alle bewegingen van staatsluchtvaartuigen (met inbegrip van militaire, douane- en politieluchtvaartuigen), voor zover deze bewegingen worden uitgevoerd in overeenstemming met de procedures van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO), zoals opgericht bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart uit 1944;
26. "interoperabiliteit": een geheel van functionele, technische en operationele eigenschappen die worden vereist van de systemen en onderdelen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer en van de procedures voor de werking van het netwerk, teneinde de veilige, naadloze en efficiënte werking van het netwerk te verzekeren. Interoperabiliteit wordt bereikt door er zorg voor te dragen dat de systemen en onderdelen voldoen aan de essentiële eisen;
27. "meteorologische diensten": de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van weersvoorspellingen, waarschuwingen, briefings en waarnemingen, alsmede andere door lidstaten aangeleverde meteorologische informatie en gegevens voor gebruik in de luchtvaart;
28. "navigatiediensten": de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van informatie op het gebied van positionering en timing;
29. "operationele gegevens": informatie over alle vluchtfasen, die nodig is voor het nemen van operationele beslissingen door verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchttruimgebruikers, exploitanten van luchthavens en andere betrokken actoren;
30. "ingebruikname": eerste operationele gebruik na de initiële installatie of upgrade van een systeem;
31. "routenetwerk": een netwerk van gespecificeerde routes voor de afhandeling van de verkeersstromen van het algemene luchtverkeer, nodig voor het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten;
32. "surveillancediensten": de faciliteiten en diensten voor het bepalen van de respectieve posities van luchtvaartuigen waarmee voor een veilige separatie wordt gezorgd;

33. "systeem": het geheel van op de grond gestationeerde en zich in de lucht bevindende onderdelen, alsmede in de ruimte gestationeerde apparatuur, dat ondersteuning geeft aan luchtvaartnavigatiediensten voor alle vluchtfasen;
34. "upgrade": elke wijziging in de operationele kenmerken van een systeem;
35. "grensoverschrijdende diensten": iedere situatie waarin luchtvaartnavigatiediensten worden verleend in een lidstaat door een dienstverlener die in een andere lidstaat is gecertificeerd ;
36. "nationale toezichthoudende instantie": het nationale orgaan of de nationale organen waaraan een lidstaat de toezichtstaken heeft toevertrouwd overeenkomstig deze verordening en de artikelen 8 ter en 8 quater van Verordening (EG) nr. 216/2008;
37. "ondersteunende diensten": CNS- (communicatie, navigatie en surveillance), MET- (meteorologische)⁸ en AIS- (luchtvaartinlichtingen) -diensten.
- 37 bis. "prestatieplan": de diverse plannen die op nationaal niveau, op het niveau van de functionele luchtruimblokken of op netwerkniveau worden opgesteld om de prestaties van verleners van ATM/ANS te verbeteren.
38. "lokale prestatiedoelen": prestatiedoelen die door de lidstaten zijn vastgesteld op lokaal niveau, met name het niveau van een functioneel luchtruimblok, een lidstaat, een heffingszone of een luchthaven.

⁸ Het voorzitterschap stelt voor in een overweging de volgende verduidelijking op te nemen:
"Ingeval verleners van MET-diensten aangewezen worden door de lidstaten overeenkomstig artikel 9 bis, moeten de MET-diensten uitgesloten worden van de in artikel 10, lid 5 bedoelde op gecentraliseerde wijze verleende ondersteunende diensten".

HOOFDSTUK II

NATIONALE INSTANTIES

Artikel 3

Nationale toezichthoudende instanties

1. De lidstaten gaan, gezamenlijk of afzonderlijk, over tot aanwijzing of instelling van één of meer organen als nationale toezichthoudende instantie, belast met de taken welke krachtens deze verordening aan een dergelijke instantie toekomen.
- 1 bis. De nationale toezichthoudende instanties oefenen hun bevoegdheden op onpartijdige, onafhankelijke en transparante wijze uit. Ze worden met name zodanig georganiseerd, van personeel voorzien, bestuurd en gefinancierd dat ze hun bevoegdheden op die wijze kunnen uitoefenen. (*overgebracht van lid 5*)
2. De nationale toezichthoudende instanties zijn onafhankelijk van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, met name wat hun organisatie, hiërarchie en besluitvorming betreft. Deze onafhankelijkheid mag voor deze instanties geen belemmering vormen voor de uitoefening van hun taken binnen een gemeenschappelijk kader voor het ambtenarenapparaat.

2 bis. De nationale toezichthoudende instanties zijn juridisch of functioneel gescheiden van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.^{9 10}

2 ter. Ingeval de nationale toezichthoudende instanties juridisch niet gescheiden zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, stellen de betrokken lidstaten de Commissie in kennis van de maatregelen die zij hebben getroffen om ervoor te zorgen dat zij aan de vereisten van lid 2 voldoen en staven zij de manier waarop deze scheiding tot stand wordt gebracht, door de doeltreffendheid van de onafhankelijkheid van de instanties aan te tonen. Wanneer de nationale toezichthoudende instantie en de verlener van luchtvaartnavigatiediensten deel uitmaken van hetzelfde bestuur, vraagt noch aanvaardt de nationale toezichthoudende instantie derhalve instructies van een hiërarchisch¹¹ niveau van dat bestuur dat gezag heeft over de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, voor zover het hun in artikel 4 bedoelde taken en daarmee verband houdende besluiten betreft. Voorts heeft de verlener van luchtvaartnavigatiediensten geen beslissingsbevoegdheid met betrekking tot de toewijzing van de begrotingsmiddelen van de nationale toezichthoudende instantie.

⁹ Het voorzitterschap stelt voor om de uitlegging van deze bepaling in overweging 10 toe te lichten: *"Om te garanderen dat het toezicht op de dienstverlening in heel Europa op correcte en consequente wijze plaatsvindt, moeten de nationale toezichthoudende autoriteiten de garantie op voldoende onafhankelijkheid en middelen krijgen."* *Niettegenstaande de algemene politieke controle door het bevoegde ministerie, moet deze onafhankelijkheid onder meer worden verwezenlijkt door een scheiding in de [...] hiërarchische structuren van de nationale toezichthoudende instanties en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Daartoe moeten deze instanties hun taken verrichten zonder zich te mengen in elkaars functies en besluitvormingsprocessen."*

¹⁰ Het voorzitterschap stelt de volgende nieuwe overweging voor om het concept scheiding duidelijk te maken voor nationale toezichthoudende instanties die niet juridisch gescheiden zijn van verleners van luchtvaartnavigatiediensten: *"Het is essentieel dat de nationale toezichthoudende instanties deze verordening op een uniforme wijze toepassen, ook wanneer zij geen juridisch gescheiden instanties zijn. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de nationale toezichthoudende instanties in staat zijn om voor de uitvoering van de aan hen toevertrouwde taken als functioneel gescheiden instanties op te treden, dat wil zeggen met de nodige onafhankelijkheid en autonomie, met name ten aanzien van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, teneinde belangenconflicten te vermijden. Daartoe moeten de nationale toezichthoudende instanties en het personeel onder hun controle hun werkzaamheden op zodanige wijze verrichten dat hun autonomie en onafhankelijkheid ten opzichte van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten via een adequate, concrete en effectieve verdeling gewaarborgd worden."*

¹¹ Het voorzitterschap stelt de volgende nieuwe overweging voor: *"Er moeten speciale voorwaarden gesteld worden om te zorgen voor een onafhankelijkheid in hiërarchische termen tussen de nationale toezichthoudende instantie en de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, zodat de in artikel 4 bedoelde taken en daarmee verband houdende besluiten van de nationale toezichthoudende instantie niet beïnvloed worden door een persoon met een hiërarchisch gezag over de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten."*

3. Onverminderd lid 2 kunnen de nationale toezichthoudende instanties, voor wat hun werking betreft, worden toegevoegd aan andere regelgevende organen en/of veiligheidsinstanties.
4. [...]
5. [...]
6. Het personeel van de nationale toezichthoudende instanties:
 - a) wordt in dienst genomen op basis van duidelijke en transparante procedures die hun onafhankelijkheid waarborgen;
 - b) wordt geselecteerd op basis van hun specifieke kwalificaties, inclusief passende bekwaamheden en relevante ervaring, of dient een passende opleiding te volgen;
 - c) handelt onafhankelijk, met name bij het voorkomen van belangenconflicten tussen het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en de uitvoering van hun taken;
- 6 bis. ¹² Personen die bevoegd zijn voor strategische beslissingen, zien af van elk direct of indirect belang dat kan worden geacht afbreuk te doen aan hun onafhankelijkheid en dat van invloed kan zijn op de uitoefening van hun functies. Daartoe leggen zij jaarlijks een verbintenisverklaring en een verklaring omtrent hun belangen af, waarin alle directe en indirecte belangen zijn vermeld.
7. De lidstaten zien erop toe dat de nationale toezichthoudende instanties over de noodzakelijke middelen en capaciteiten beschikken om de hun overeenkomstig deze verordening toevertrouwde taken tijdig en doelmatig uit te voeren. De nationale toezichthoudende instanties voeren een personeelsbeheer op basis van hun eigen financiële middelen die moeten worden vastgesteld in verhouding tot de taken die de instanties overeenkomstig artikel 4 moeten vervullen.

¹² Het voorzitterschap stelt voor de volgende overweging toe te voegen ter verduidelijking van het begrip 'personen die bevoegd zijn voor strategische beslissingen': *"Het begrip 'personen die bevoegd zijn voor strategische beslissingen' is alleen van toepassing op een zeer beperkt aantal hooggeplaatste werknemers in hun hoedanigheid van topbestuurder."*

8. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de namen en adressen van de nationale toezichthoudende instanties en van eventuele wijzigingen daarvan, alsook van de maatregelen die zijn genomen om aan dit artikel te voldoen.
9. *[Geschrapt. Het idee achter dit lid is vervat in de vermelding van beste praktijken in artikel 5, lid 1]*

Artikel 4

Taken van de nationale toezichthoudende instanties

1. De in artikel 3 genoemde nationale toezichthoudende instanties:
 - a) zorgen voor toezicht op de toepassing van deze verordening, met name met betrekking tot de veilige en efficiënte dienstuitvoering door verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen met betrekking tot het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid valt van de lidstaat die de betrokken instantie heeft aangewezen of ingesteld;
 - b) geven certificaten af aan verleners van luchtvaartnavigatiediensten overeenkomstig artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008 en houden toezicht op de naleving van de voorwaarden waaronder ze zijn afgegeven;
 - c) geven bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen, goedkeuringen en certificaten af aan verleners van luchtvaartnavigatiediensten overeenkomstig artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008 en houden toezicht op de naleving van de voorwaarden waaronder ze zijn afgegeven;
 - d) stellen prestatieplannen op en monitoren de tenuitvoerlegging ervan overeenkomstig artikel 11;
 - e) monitoren de tenuitvoerlegging van het heffingstelsel overeenkomstig de artikelen 12 en 13;

- f) keuren indien nodig de voorwaarden voor toegang tot operationele gegevens goed overeenkomstig artikel 22; en
 - g) houden toezicht op verklaringen en op de ingebruikname van systemen.
 - h) houden toezicht op de toepassing van de voorwaarden waaronder verklaringen van naleving worden afgegeven, en op de voortdurende naleving van de toepasselijke eisen.
2. Elke nationale toezichthoudende instantie organiseert passende inspecties en onderzoeken om na te gaan of aan de eisen van deze verordening is voldaan. De betrokken verlener van luchtvaarnavigatiediensten verleent hieraan zijn medewerking.

Samenwerking tussen nationale toezichthoudende instanties

1. De nationale toezichthoudende instanties wisselen, **indien nodig**, informatie uit over hun werkzaamheden, beginselen, beste praktijken en procedures voor besluitvorming en de toepassing van deze verordening. Daartoe mogen de nationale toezichthoudende instanties deelnemen aan en samenwerken met een netwerk dat regelmatig bijeenkomt. De Commissie en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna "het EASA") nemen deel aan dit netwerk, coördineren en ondersteunen de werkzaamheden ervan en doen aanbevelingen aan het netwerk, voor zover passend.

Met inachtneming van de regels inzake gegevensbescherming van artikel 22 van deze verordening en Verordening (EG) nr. 45/2001 ondersteunen de Commissie en het EASA de uitwisseling van in de eerste alinea van dit lid vermelde informatie tussen de leden van het netwerk, eventueel met elektronische middelen, waarbij de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie van verleners van luchtvaartnavigatiediensten moet worden gerespecteerd.

2. De toezichthoudende instanties werken samen, waar passend via werkafspraken, om wederzijdse bijstand te verlenen bij hun toezichtstaken, klachtenbehandeling en onderzoeken. Daartoe kunnen de nationale toezichthoudende instanties bijdragen tot een door het EASA op te richten deskundigenpool, met het oog op het uitwisselen en verlenen van expertise overeenkomstig artikel 17, lid 2, onder f) van Verordening (EG) nr. 216/2008.

3. Voor functionele luchtruimblokken die zich uitstrekken over het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van meer dan één lidstaat valt, sluiten de betrokken lidstaten een overeenkomst inzake het bij dit artikel voorgeschreven toezicht op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen met betrekking tot die functionele luchtruimblokken. Teneinde die overeenkomst ten uitvoer te leggen, kunnen de betrokken nationale toezichthoudende instanties een plan opstellen waarin de uitvoering van hun samenwerking nader wordt bepaald.
4. Nationale toezichthoudende instanties werken nauw samen om een adequaat toezicht te waarborgen op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die in het bezit zijn van een geldig certificaat van een lidstaat en die ook diensten verlenen met betrekking tot het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van een andere lidstaat valt. Deze samenwerking omvat ook regelingen voor de behandeling van gevallen waarin niet voldaan wordt aan deze verordening en aan de geldende gemeenschappelijke eisen die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 8 ter, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008.
5. In het geval van de levering van luchtvaartnavigatiediensten in een deel van het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van een andere lidstaat valt, omvatten de in de leden 2 en 4 vermelde regelingen een overeenkomst over de wederzijdse erkenning van de toezichtstaken zoals bedoeld in artikel 4, leden 1 en 2, en van de resultaten van deze taken. Deze wederzijdse erkenning geldt ook wanneer regelingen voor erkenning tussen nationale toezichthoudende instanties zijn gemaakt voor het certificeringsproces van dienstverleners.
6. Nationale toezichthoudende instanties kunnen, indien dit op grond van het nationale recht is toegestaan, met het oog op regionale samenwerking ook regelingen overeenkomen betreffende de verdeling van de verantwoordelijkheden voor toezichtstaken.

Artikel 6

Gekwalificeerde entiteiten

1. Nationale toezichthoudende instanties kunnen besluiten de in artikel 4, lid 2, bedoelde inspecties en onderzoeken volledig of ten dele te delegeren aan gekwalificeerde entiteiten die aan de in bijlage V van Verordening (EG) nr. 216/2008 genoemde eisen voldoen. Voorts kunnen zij een bepaalde certificerings- of toezichtstaak toewijzen aan gekwalificeerde entiteiten overeenkomstig artikel 13 van die verordening.
2. Een dergelijke door een nationale toezichthoudende instantie verleende delegatie is binnen de Unie geldig gedurende een periode van drie jaar die kan worden hernieuwd. Nationale toezichthoudende instanties kunnen elke gekwalificeerde entiteit die in de Unie is gevestigd met de uitvoering van deze inspecties en onderzoeken belasten.
3. Lidstaten stellen de Commissie, het EASA en de andere lidstaten in kennis van de gekwalificeerde entiteiten waaraan zij taken hebben gedelegeerd overeenkomstig lid 1, waarbij zij voor elke entiteit het gebied aangeven waarvoor deze verantwoordelijk is alsmede de identificatienummers en alle wijzigingen daarvan. De Commissie maakt de lijst van deze gekwalificeerde entiteiten met hun respectieve identificatienummers en de onder hun verantwoordelijkheid vallende gebieden bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en draagt zorg voor het bijhouden van deze lijst.
4. Indien een gekwalificeerde entiteit niet meer voldoet aan de eisen van bijlage V van Verordening (EG) nr. 216/2008, zorgen de lidstaten ervoor dat de delegatie aan die instantie wordt ingetrokken. Zij brengen de Commissie, het EASA en de overige lidstaten daarvan onverwijld op de hoogte.
5. Organen die vóór de inwerkingtreding van deze verordening zijn aangewezen als aangemelde instanties overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EG) nr. 552/2004 worden met het oog op de toepassing van dit artikel als gekwalificeerde entiteiten beschouwd.

Raadpleging van de belanghebbende partijen

1. De lidstaten en de nationale toezichthoudende instanties zetten raadplegingsmechanismen op om belanghebbende partijen op passende wijze te betrekken bij de realisering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name wat betreft de uitvoering van taken van de nationale toezichthoudende autoriteiten bedoeld in artikel 4, lid 1, onder d).
2. Tot de belanghebbende partijen kunnen behoren:
 - verleners van luchtvaartnavigatiediensten of relevante groepen die hen vertegenwoordigen,
 - luchthavenexploitanten of relevante groepen die hen vertegenwoordigen,
 - luchtruimgebruikers of relevante groepen die hen vertegenwoordigen,
 - het leger,
 - de industrie,
 - belangenorganisaties van beroepspersoneel, en
 - nationale luchthavencoördinatoren.

HOOFDSTUK III DIENSTVERLENING

Artikel 8

Certificering van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten

1. De verlening van alle luchtvaartnavigatiediensten in de Unie wordt gecertificeerd door de nationale toezichthoudende instanties of het EASA overeenkomstig artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008.
2. In het kader van het certificeringsproces moeten de aanvragers ook kunnen aantonen dat zij over voldoende financiële draagkracht beschikken en toereikend gedekt zijn door een aansprakelijkheidsverzekering, voor zover dit niet gegarandeerd is door de desbetreffende lidstaat.
3. De certificaten zorgen voor niet-discriminerende toegang tot diensten voor gebruikers van het luchtruim, met speciale aandacht voor de veiligheid. Aan certificering zijn de voorwaarden van bijlage II verbonden.
4. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten krijgen, wanneer aan hen een certificaat wordt afgegeven, de mogelijkheid om hun diensten aan te bieden aan lidstaten, andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en luchthavens in de Unie.

5. ¹³Niettegenstaande het bepaalde in lid 1, kunnen lidstaten toestaan dat in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim of een deel daarvan luchtvaartnavigatiediensten worden verleend zonder certificaat, in gevallen waarin de verlener van deze diensten de diensten hoofdzakelijk aanbiedt aan andere bewegingen van luchtvaartuigen dan het algemeen luchtverkeer. In deze gevallen stelt de betrokken lidstaat de Commissie en de andere lidstaten in kennis van zijn besluit en van de maatregelen die zijn genomen om maximale overeenstemming met de vastgestelde gemeenschappelijke eisen te waarborgen en, voor zover haalbaar, een veiligheidsniveau dat ten minste even effectief is als voorgeschreven door de essentiële eisen van de bijlagen Va en Vb van Verordening (EG) nr. 216/2008.
6. Dit artikel laat de mogelijkheid om een verklaring af te leggen overeenkomstig artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008 onverlet.

Artikel 9

Aanwijzing van verlener van luchtverkeersdiensten

1. De lidstaten zorgen ervoor dat in het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt binnen bepaalde luchtruimblokken op exclusieve basis luchtverkeersdiensten worden verleend. Daartoe wijzen de lidstaten een verlener van luchtverkeersdiensten aan die in het bezit is van een binnen de Unie geldig certificaat of geldige verklaring.

¹³ De oude overwegingen 15 en 16 van Verordening 550/2004, de overwegingen 6, 14, 16 en 17 van Verordening 551/2004, en de overwegingen 7 en 22 van Verordening 549/2004 worden opnieuw opgenomen. Overweging 17 wordt als volgt gewijzigd: "*Garanties voor militaire operaties en trainingen moeten worden gesteld voor zover de toepassing van gemeenschappelijke beginselen en criteria afbreuk doet aan de veilige en efficiënte uitvoering ervan. In deze gevallen moeten ze niet worden beschouwd als een oorzaak van inefficiëntie, mits het concept van flexibel gebruik van het luchtruim doeltreffend wordt toegepast.*"

2. Bij het verlenen van grensoverschrijdende diensten zorgen de lidstaten ervoor dat de naleving van dit artikel en artikel 18, lid 3, niet wordt belemmerd door hun nationale wetgevingsstelsel dat voorschrijft dat een verlener van luchtverkeersdiensten die diensten aanbiedt in het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van die lidstaat valt aan een van de volgende voorwaarden moet voldoen:
 - a) rechtstreeks of via meerderheidsaandeelhouderschap eigendom zijn van die lidstaat of onderdanen daarvan;
 - b) zijn hoofdvestiging of geregistreerd kantoor op het grondgebied van die lidstaat hebben;
 - c) alleen faciliteiten in die lidstaat gebruiken.
3. Lidstaten definiëren de rechten en plichten waaraan de aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten moeten voldoen. Deze plichten kunnen voorwaarden bevatten voor het tijdig verstrekken van relevante informatie, waarmee alle bewegingen van luchtvaartuigen in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim kunnen worden geïdentificeerd. In geval van grensoverschrijdende diensten **in het kader van gezamenlijke aanwijzing**, maken de lidstaten afspraken over de rechten en plichten van de aangewezen dienstverlener, alsmede over de aansprakelijkheidsaspecten en het toezicht in dat verband.
4. De lidstaten hebben de bevoegdheid om zelf een verlener van luchtverkeersdiensten te kiezen, mits deze gecertificeerd is of een verklaring heeft ingediend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008.

5. Voor functionele luchtruimblokken die overeenkomstig artikel 16 zijn vastgesteld en die zich uitstrekken over het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van meer dan één lidstaat valt, wijzen de betrokken lidstaten, overeenkomstig lid 1 van dit artikel, gezamenlijk en minstens één maand voor de implementatie van het luchtruimblok één of meer verleners van luchtverkeersdiensten aan. Gezamenlijke aanwijzingen stellen verleners van luchtverkeersdiensten in staat grensoverschrijdende diensten binnen het functionele luchtruimblok te verlenen. *(overgebracht uit art. 16, lid 6)*
6. De lidstaten stellen de Commissie en de overige lidstaten onmiddellijk in kennis van alle in het kader van dit artikel genomen besluiten over de aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten in specifieke luchtruimblokken binnen het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.

Artikel 9 bis

Aanwijzing van verleners van meteorologische diensten¹⁴

1. Lidstaten kunnen een verlener van meteorologische diensten aanwijzen om op exclusieve basis met betrekking tot het gehele onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim of een deel daarvan alle meteorologische gegevens of een deel daarvan te verstrekken; daarbij dienen zij rekening te houden met overwegingen op het gebied van de veiligheid.
2. Lidstaten brengen de Commissie en de andere lidstaten onverwijld op de hoogte van elk besluit in het kader van dit artikel inzake de aanwijzing van een verlener van meteorologische diensten.

¹⁴ Het voorzitterschap stelt voor overweging 15 van Verordening 550/2004 opnieuw te gebruiken: *"Lidstaten moeten voor het gehele luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt of voor een deel daarvan, aan de hand van hun analyse van veiligheidsoverwegingen, een of meer verleners van meteorologische diensten kunnen aanwijzen, zonder dat een openbare aanbesteding moet worden georganiseerd."*

Het verlenen van ondersteunende diensten

1. De lidstaten kunnen bij het verlenen van een of meer ondersteunende diensten een op mededinging gerichte aanpak volgen, met name op basis van een eerlijke openbare aanbestedingsprocedure en in overeenstemming met het Unierecht.
- 1 bis. Onverminderd de mogelijkheid voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten om een pakket van diensten te verrichten, nemen de lidstaten die een op mededinging gerichte aanpak overeenkomstig lid 1 volgen, alle nodige maatregelen om te garanderen dat verleners van ondersteunende diensten niet door belemmeringen van wettelijke of bestuursrechtelijke aard ervan worden weerhouden met elkaar te concurreren op een billijke en niet-discriminerende basis.
- 1 ter. [...] ¹⁵(voormalige laatste zin van lid 1)
2. ¹⁶
3. [...].
4. [...]
5. a) De Commissie voert een onafhankelijk onderzoek uit naar de haalbaarheid van het op gecentraliseerde wijze verlenen van ondersteunende diensten, wanneer deze betrekking hebben op de werking van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer (EATMN), en stelt

¹⁵ Het voorzitterschap stelt voor de volgende overweging toe te voegen: *"De lidstaten mogen verlening van één of meer ondersteunende diensten organiseren onder marktvoorwaarden. In dat geval moeten de nationale voorschriften van toepassing blijven, met inbegrip van de mogelijkheid en voorwaarden voor beperking van de toegang tot de markt, in overeenstemming met de toepasselijke beginselen van het Unierecht."*

¹⁶ Het voorzitterschap stelt voor om dit lid door de volgende tekst te vervangen: *"Elke overweging aangaande een eventuele harmonisatie van een concurrentiële verlening van ondersteunende diensten moet uitgaan van een kosten-batenanalyse die ten minste het volgende behelst: de impact van de mededinging op de dienstverlening, de kosteneffectiviteit en de kwaliteit van de dienstverlening, de veiligheid van de dienstverlening, het vermogen van de lidstaten om te voldoen aan hun ICAO-verplichtingen, alsmede bestuurlijke en sociale aspecten."*

het comité daarvan in kennis. Het onderzoek moet betrekking hebben op de totale geraamde kosten en baten van de verlening van een specifieke ondersteunende dienst of een deel daarvan, in overleg met de lidstaten en de operationele belanghebbenden¹⁷, met name de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Het heeft tevens betrekking op de bestuurlijke aspecten, de gevolgen voor het beheer van activa, waaronder investeringen, eisen inzake beveiliging en defensie, en de toegevoegde waarde voor de prestaties van het ATM-netwerk en voor de luchtvaartnavigatiediensten op nationaal niveau.

¹⁷ Het voorzitterschap stelt voor in artikel 2 de volgende definitie van operationele belanghebbenden op te nemen uit Verordening (EU) nr. 677/2011: *"operationele belanghebbenden" : de civiele en militaire luchtruimgebruikers, de civiele en militaire verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de luchthavenexploitanten, de slotcoördinatoren op luchthavens, de exploiterende organisaties en alle andere belangengroepen die relevant worden geacht voor de individuele functies en diensten".*

- b) Indien dit onderzoek een positief resultaat oplevert, kan de Commissie, onverminderd regelingen die voorzien in het verlenen van gemeenschappelijke ondersteunende diensten in het kader van artikel 16 bis, in overeenstemming met artikel 27, lid 3, besluiten dat een of meer ondersteunende diensten of delen daarvan die betrekking hebben op de activiteiten van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer op gecentraliseerde wijze mogen worden verleend door de netwerkbeheerder, of door een groep van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, handelend ten behoeve van operationele belanghebbenden en in het bijzonder de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten¹⁸. Deze ondersteunende diensten of delen daarvan mogen geen meteorologische diensten omvatten waarvan de verleners zijn aangewezen overeenkomstig artikel 9 bis. Het op gecentraliseerde wijze verlenen van ondersteunende diensten houdt geen verplichting in voor de lidstaten om een concurrerende aanpak te volgen voor het verlenen van deze diensten, of de beëindiging van de verrichting van deze diensten op lokaal en nationaal niveau. Dit geval mag niet resulteren in dubbele kosten voor de gebruikers van het luchtruim. De Commissie raadpleegt de operationele belanghebbenden, met name de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten, en neemt haar besluit, voor zover mogelijk, op basis van hun onderlinge overeenstemming en met inachtneming van eisen inzake beveiliging en defensie. De Commissie specificeert tevens de nadere regelingen voor de uitvoering van de diensten en voor de selectie van de dienstverleners, op basis van hun vermogen om diensten te verlenen op een onpartijdige, **niet-discriminerende** en kosteneffectieve wijze **waarbij een gelijke toegang tot de diensten voor alle operationele belanghebbenden wordt gewaarborgd**, en wijst deze verleners aan. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig artikel 27, lid 3.

¹⁸ Het voorzitterschap stelt de volgende overweging voor: "*Bij het op gecentraliseerde wijze verlenen van ondersteunende diensten door een groep verleners van luchtvaartnavigatiediensten moet een evenwichtige geografische spreiding van de verleners nagestreefd worden.*"

Prestatieregeling

1. Om de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en -diensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim te verbeteren, wordt een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en -diensten vastgesteld. Die bestaat uit:
 - a) prestatiedoelen voor de gehele Unie met betrekking tot de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie;
 - b) prestatieplannen, met inbegrip van prestatiedoelen, die zorgen voor een passende bijdrage tot de prestatiedoelen voor de gehele Unie, en
 - c) periodieke beoordeling, monitoring en benchmarking van de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en -diensten.
2. Overeenkomstig de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure wijst de Commissie een onafhankelijk, onpartijdig en bevoegd orgaan aan als "prestatiebeoordelingsorgaan", en zij selecteert en benoemt de voorzitter en de leden ervan. De rol van dit orgaan is de Commissie, in coördinatie met de nationale toezichthoudende instanties, bij te staan en de nationale toezichthoudende instanties op verzoek bij te staan bij de tenuitvoerlegging van de in lid 1 vermelde prestatieregeling en het in artikel 13 vermelde heffingenstelsel. Het EASA, Eurocontrol of een andere bevoegde entiteit kunnen technische bijstand verlenen aan het prestatiebeoordelingsorgaan.

- 2 bis. De Commissie stelt de nodige eisen inzake vaardigheden, ervaring en onafhankelijkheid voor het prestatiebeoordelingsorgaan vast. Zij stelt tevens het mandaat en het reglement van orde vast op grond waarvan het prestatiebeoordelingsorgaan zijn activiteiten overeenkomstig dit artikel verricht. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.
3. De Commissie stelt prestatiedoelen voor de gehele Unie vast voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer. Ingeval de Commissie tijdens de in lid 7, onder j), bedoelde referentieperiode constateert dat de oorspronkelijke gegevens en veronderstellingen op basis waarvan de prestatiedoelen voor de gehele Unie zijn vastgesteld, niet langer geldig zijn als gevolg van het activeren van alarmdrempels, of de invoering van op gecentraliseerde wijze verleende ondersteunende diensten als bedoeld in artikel 10, lid 5, kan zij besluiten deze doelen te herzien. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.
- 3 bis. Prestatiedoelen voor de gehele Unie worden omschreven op basis van een analyse door het prestatiebeoordelingsorgaan, waarin rekening wordt gehouden met de relevante bijdragen van de lidstaten en de nationale toezichthoudende instanties op nationaal niveau of op het niveau van de functionele luchtruimblokken.
- 3 bis bis. [...] (*overgeheveld naar lid 3*)
- 3 ter. Voorafgaand aan de vaststelling van de prestatiedoelen voor de gehele Unie stelt het prestatiebeoordelingsorgaan de nationale toezichthoudende instanties in kennis van de methode en de procedure voor de evaluatie van de prestatieplannen. (*overgebracht van lid 4*) .
- 3 quater. De in lid 1 bedoelde prestatieplannen worden opgesteld door de nationale toezichthoudende instanties en door de lidstaat, resp. lidstaten goedgekeurd. Deze plannen omvatten bindende lokale prestatiedoelen en [...] door de lidstaat, resp. lidstaten vastgestelde stimuleringsregelingen. Bij het opstellen van de ontwerpplannen vindt overleg plaats met de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en eventueel vertegenwoordigers van beroepspersoneel, militaire autoriteiten, luchthaven-exploitanten en luchthavencoördinatoren.

- 3 quinquies. Indien een nationaal of functioneel luchtruimblokplan gezamenlijk wordt gesteund door de vertegenwoordigers van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en, in voorkomend geval, betrokken exploitanten van luchtvaartterreinen en luchthavencoördinatoren, houdt de Commissie bij de beoordeling van de prestatieplannen rekening met de schriftelijke bevestiging van die steun.
4. De bijdrage van de lokale prestatiedoelen aan de prestatiedoelen voor de gehele Unie wordt beoordeeld door de Commissie, die daarin wordt bijgestaan door het prestatiebeoordelingsorgaan. Daartoe deelt het prestatiebeoordelingsorgaan zijn voorlopige bevindingen met de nationale toezichthoudende instanties, alvorens de Commissie zijn definitieve aanbevelingen voor te leggen.
- 4 bis. Indien de Commissie vaststelt dat de prestatieplannen of de lokale doelen niet afdoende bijdragen tot de doelen voor de gehele Unie, kan zij verlangen dat de betrokken lidstaten de nodige corrigerende maatregelen nemen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.
5. De in lid 1 vermelde referentieperiode voor de prestatieregeling bedraagt minimaal drie en maximaal vijf jaar.
6. De Commissie gaat regelmatig na of de prestatiedoelen voor de gehele Unie en de lokale prestatiedoelen zijn gehaald, en zij stelt het comité daarvan in kennis.
7. De in lid 1 bedoelde prestatieregeling moet gebaseerd zijn op :
- a) het verzamelen, valideren, onderzoeken, evalueren en verspreiden van relevante gegevens over de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en -diensten van alle relevante partijen, waaronder ATM/ANS-verleners, luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten, nationale toezichthoudende instanties, lidstaten, de netwerkbeheerder en Eurocontrol;

- b) het selecteren van passende prestatiekerngebieden op basis van ICAO-document nr. 9854 "Global Air Traffic Management Operational Concept", en conform de in het prestatiekader van het ATM-masterplan aangemerkte gebieden, inclusief veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie, indien nodig aangepast om rekening te houden met de doelstellingen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim voor deze gebieden, en het definiëren van een beperkt pakket van prestatiekernindicatoren voor prestatiemeting;
- c) het opstellen en herzien van prestatiedoelen voor de gehele Unie en lokale prestatiedoelen;
- d) de criteria voor de opstelling door de nationale toezichthoudende instanties van de prestatieplannen. Met deze criteria wordt er zorg voor gedragen dat in de prestatieplannen:
 - i) rekening wordt gehouden met de bedrijfsplannen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, alsmede met sectoriële partnerschappen en met de in artikel 16, lid 10, bedoelde operationele plannen, indien beschikbaar;
 - ii) rekening wordt gehouden met alle kostenelementen van de nationale kostenbasis of de kostenbasis van het functionele luchtruimblok;
 - iii) bindende lokale prestatiedoelen worden opgenomen die op passende wijze bijdragen tot de prestatiedoelen voor de gehele Unie;
 - iv) passende stimuleringsregelingen worden opgenomen (*overgebracht van de aanhef van punt d)*);
 - v) rekening wordt gehouden met het verband tussen veiligheids- en defensie-eisen en het gebruik van het luchtruim,
 - vi) het effect, met name op lokaal of nationaal niveau, van de op gecentraliseerde wijze verleende diensten, indien van toepassing, in aanmerking wordt genomen.
- e) de lokale prestatiedoelen worden beoordeeld en, in voorkomend geval, herzien, op basis van het prestatieplan;
- f) de uitvoering van de prestatieplannen wordt gemonitord, met inbegrip van passende waarschuwingsmechanismen;

- g) er criteria zijn om te beoordelen of lokale prestatiedoelen tijdens de referentieperiode op passende wijze bijdragen tot de prestatiedoelen voor de gehele Unie, en om waarschuwingssystemen te ondersteunen;
- h) er algemene beginselen zijn voor het opstellen door de lidstaten van de stimuleringsregeling;
- i) [...];
- j) er voorzien wordt in passende referentieperiodes en tussenpozen om te beoordelen of de prestatiedoelen bereikt zijn en om nieuwe doelen te stellen ;
- k) de noodzakelijke bijbehorende tijdschema's worden opgenomen.

De Commissie stelt gedetailleerde regels vast voor de goede werking van de prestatieregeling, overeenkomstig de in dit lid vermelde punten. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.¹⁹

8. Bij het opstellen van de prestatieregeling wordt er rekening mee gehouden dat en-routediensten, terminaldiensten en netwerkfuncties en -diensten verschillend zijn en als zodanig moeten worden behandeld, zo nodig ook bij prestatiemetingen.
9. Binnen twee jaar na de bekendmaking van deze verordening voert de Commissie een onderzoek uit naar de gevolgen die de activiteiten van andere belanghebbenden dan ATM/ANS-verleners hebben voor de efficiënte werking van het Europese ATM-netwerk, en maakt zij de resultaten daarvan bekend. Het onderzoek heeft ten doel eventuele aanvullende prestatiekerngebieden en/of indicatoren voor het meten van de gevolgen van deze activiteiten in kaart te brengen voor de volgende referentieperiodes.

¹⁹ De Commissie is tegen de schrapping van gedelegeerde handelingen.

Artikel 12

Algemene bepalingen inzake het heffingenstelsel

Overeenkomstig de in de artikelen 13 en 14 vermelde eisen, draagt het heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten bij tot meer transparantie bij het vaststellen, opleggen en innen van heffingen ten laste van luchtruimgebruikers, tot de verbetering van de kostenefficiëntie van het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en tot de verbetering van de efficiëntie van de vluchten, met inachtneming van een optimaal veiligheidsniveau. Het heffingenstelsel moet ook stroken met artikel 15 van het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart en met het heffingensysteem van Eurocontrol voor en-routeheffingen.

Artikel 13

Beginselen met betrekking tot het heffingenstelsel

1. Het heffingenstelsel is gebaseerd op de berekening van de kosten die de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ten behoeve van luchtruimgebruikers moeten maken. Het stelsel wijst deze kosten toe aan categorieën gebruikers.
2. De beginselen die in de leden 3 tot en met 8 zijn uiteengezet, worden toegepast bij het vaststellen van de kostenbasis voor de heffingen.

3. De onder luchtruimgebruikers te verdelen kosten zijn de vastgestelde kosten van de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van passende bedragen voor rente op kapitaalinvesteringen en afschrijving van activa, alsmede van de kosten van onderhoud, exploitatie, beheer en administratie. De vastgestelde kosten zijn de kosten die door de lidstaat op het niveau van de heffingszone, op nationaal niveau of op het niveau van de functionele luchtruimblokken worden vastgesteld, hetzij aan het begin van de referentieperiode voor elk kalenderjaar van de in artikel 11 , lid 5, bedoelde referentieperiode, hetzij gedurende de referentieperiode, na passende aanpassingen met toepassing van het in artikel 11 bedoelde waarschuwingsmechanisme.
4. De kosten die in dit verband moeten worden meegenomen, zijn die welke geraamd zijn voor de faciliteiten en diensten die zijn voorzien en worden uitgevoerd in het kader van het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio. Teneinde te voldoen aan de eisen van artikel 3, lid 7, behelzen zij ook de kosten, of een gedeelte daarvan, van de nationale toezichthoudende instanties en/of gekwalificeerde entiteiten, tenzij andere financiële middelen worden aangewend om deze kosten of een gedeelte daarvan te dekken. Zij kunnen eveneens andere kosten omvatten die door de betrokken lidstaat en dienstverlener zijn gemaakt voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Zij omvatten echter niet de in artikel 33 vermelde kosten van door de lidstaten opgelegde strafmaatregelen, noch de kosten van de in artikel 11, lid 4 bis, vermelde corrigerende maatregelen.
5. Ten aanzien van de functionele luchtruimblokken en in het kader van hun respectieve kaderovereenkomsten doen de lidstaten redelijke inspanningen om tot afspraken te komen over gemeenschappelijke beginselen voor het beleid inzake heffingen.

6. De kosten van de verschillende luchtvaartnavigatiediensten moeten apart worden aangeduid, zoals bepaald in artikel 21, lid 3.
7. Kruissubsidies tussen en-routediensten en plaatselijke diensten zijn niet toegestaan. Kosten die betrekking hebben op zowel plaatselijke diensten als en-routediensten worden aan de hand van een transparante methode evenredig verdeeld over plaatselijke diensten en en-routediensten. Kruissubsidies tussen verschillende luchtvaartnavigatiediensten in een van deze categorieën worden alleen toegestaan wanneer deze door objectieve redenen gerechtvaardigd zijn, en zij moeten duidelijk herkenbaar worden gemaakt. Kruissubsidies zijn niet toegestaan tussen luchtvaartnavigatiediensten en ondersteunende diensten die op mededingingsbasis overeenkomstig artikel 10 worden verleend.
8. De transparantie van de kostenbasis voor de heffingen moet worden gegarandeerd. Er worden uitvoeringsbepalingen vastgesteld voor de verstrekking door de dienstverleners van informatie, met behulp waarvan de prognoses, werkelijke kosten en inkomsten van een dienstverlener kunnen worden beoordeeld. Er moet regelmatig informatie worden uitgewisseld tussen de nationale toezichthoudende instanties, dienstverleners, luchtruimgebruikers, de Commissie en Eurocontrol.
9. De lidstaten moeten de volgende beginselen naleven bij het vaststellen van heffingen overeenkomstig de leden 3 tot en met 8:
 - a) heffingen voor de beschikbaarheid van luchtvaartnavigatiediensten worden vastgesteld onder niet-discriminerende voorwaarden; bij het opleggen van heffingen aan de verschillende luchtruimgebruikers voor het gebruik van dezelfde dienst wordt geen onderscheid gemaakt op grond van nationaliteit of categorie luchtruimgebruiker;
 - b) vrijstelling van bepaalde gebruikers, met name lichte luchtvaartuigen en staatsluchtvaartuigen, kan worden toegestaan, mits de kosten van een dergelijke vrijstelling niet op andere gebruikers worden afgewenteld;

- c) de heffingen worden per kalenderjaar vastgesteld op basis van de bepaalde kosten, of zij kunnen worden vastgesteld voor een volledige referentieperiode op basis van de bepaalde kosten, waarbij erop wordt toegezien dat de totale ontvangsten gedurende de betrokken referentieperiode niet hoger liggen dan de som van de ontvangsten ingeval de heffingen worden vastgesteld per kalenderjaar gedurende dezelfde referentieperiode;
 - d) luchtvaartnavigatiediensten mogen voldoende inkomsten genereren die voorzien in een redelijk rendement van het kapitaal, zodat kan worden bijgedragen aan noodzakelijke kapitaalverbeteringen;
 - e) heffingen geven de kosten weer die zijn verbonden aan de luchtvaartnavigatiediensten en aan faciliteiten die aan de luchtruimgebruikers ter beschikking worden gesteld, rekening houdend met het draagkrachtprincipe van de verschillende betrokken typen luchtvaartuigen;
 - f) heffingen moeten de veilige, doelmatige, doeltreffende, daadwerkelijke en duurzame verlening van luchtvaartnavigatiediensten bevorderen teneinde een hoog niveau van veiligheid en kosteneffectiviteit te realiseren en de prestatiedoelen te halen, ze vormen een stimulans voor geïntegreerde dienstverlening, en leveren een bijdrage aan het reduceren van de milieugevolgen van de luchtvaart. Met het oog op het bepaalde onder f) mogen de nationale toezichthoudende instanties, met betrekking tot de nationale prestatieplannen of prestatieplannen voor functionele luchtruimblokken, mechanismen opzetten, inclusief prikkels in de vorm van financiële voordelen en nadelen, om verleners van luchtvaartnavigatiediensten en/of luchtruimgebruikers aan te moedigen steun te verlenen aan verbeteringen in de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, zoals verhoogde capaciteit, beperkte vertragingen en duurzame ontwikkeling, met behoud van een optimaal veiligheidsniveau.
10. De Commissie stelt maatregelen vast tot nadere bepaling van de procedure die moet worden gevolgd voor de toepassing van de leden 1 tot en met 9. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Beoordeling van de naleving van de artikelen 12 en 13

1. De Commissie, handelend in samenwerking met de lidstaten, draagt zorg voor een voortdurende beoordeling van de mate waarin aan de in de artikelen 12 en 13 genoemde beginselen en voorschriften wordt voldaan. De Commissie tracht de nodige mechanismen vast te stellen om gebruik te kunnen maken van de deskundigheid van Eurocontrol en deelt de resultaten van de beoordeling met de lidstaten, Eurocontrol en de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers.
2. De Commissie onderzoekt, op verzoek van een of meer lidstaten die van mening is/zijn dat de in de artikelen 12 en 13 vermelde beginselen en voorschriften niet naar behoren zijn toegepast, dan wel op eigen initiatief, elke bewering van niet-naleving of niet-toepassing van de betrokken beginselen en/of voorschriften. Onverminderd artikel 32, lid 1, deelt de Commissie de resultaten van dat onderzoek met de lidstaten, Eurocontrol en de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers. Binnen twee maanden na ontvangst van een verzoek bepaalt de Commissie, na de betrokken lidstaat gehoord te hebben, of de artikelen 12 en 13 zijn nageleefd en of de maatregel verder mag worden toegepast. De uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2, vermelde raadplegingsprocedure.

Gemeenschappelijke projecten

1. De implementatie van het ATM-masterplan kan worden ondersteund door gemeenschappelijke projecten. Deze projecten dragen bij tot de doelstellingen van deze verordening, d.w.z. verbetering van de prestaties van het Europese luchtvaartstelsel en van ATM/ANS op kerngebieden als capaciteit en vlucht- en kostenefficiëntie, alsmede milieuduurzaamheid, binnen het kader van de veiligheidsdoelstellingen die van de hoogste orde zijn.
- 1 bis. De Commissie kan gemeenschappelijke projecten opzetten voor de uitvoering van de in het ATM-masterplan vermelde essentiële operationele wijzigingen die gevolgen hebben voor het gehele netwerk. In gemeenschappelijke projecten worden ATM-functies vastgesteld die rijp zijn voor uitrol, worden het tijdschema en geografische toepassingsgebied van die uitrol vastgesteld, en wordt verlangd dat deze tijdig, gecoördineerd en gesynchroniseerd ten uitvoer worden gelegd.
2. De Commissie kan tevens maatregelen vaststellen voor het beheer van gemeenschappelijke projecten en prikkels voor de uitvoering ervan. Deze maatregelen laten de mechanismen voor de uitvoering van de projecten met betrekking tot functionele luchtruimblokken zoals door de partners van die blokken overeengekomen, onverlet.
3. De gemeenschappelijke projecten kunnen in aanmerking komen voor communautaire financiering binnen het meerjarig financieel kader. Hiertoe voert de Commissie, onverminderd de bevoegdheid van de lidstaten om te beslissen over het gebruik van hun eigen financiële middelen, een onafhankelijke kosten-batenanalyse uit en voert ze overeenkomstig artikel 28 passend overleg met de lidstaten en de relevante betrokken partijen, waarbij alle passende wijzen van financiering onder de loep worden genomen. De in aanmerking komende kosten van de uitvoering van gemeenschappelijke projecten worden overeenkomstig de beginselen transparantie en non-discriminatie gedekt.
- 3 bis. De in de leden 1 bis en 2 bedoelde uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

Functionele luchtruimblokken

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om te garanderen dat de functionele luchtruimblokken worden ingesteld en geïmplementeerd, teneinde de vereiste capaciteit en efficiëntie van het netwerk voor luchtverkeersbeheer in het gemeenschappelijke Europees luchtruim te bereiken, een geleidelijk beter geïntegreerde²⁰ verlening van ATM/ANS te verwezenlijken, een hoog niveau van veiligheid in stand te houden, bij te dragen tot de algehele prestaties van het luchtvervoerssysteem en het effect op het milieu te beperken.
2. De functionele luchtruimblokken worden ingesteld op basis van overeenkomsten tussen lidstaten, en zij worden waar dienstig ondersteund door sectoriële partnerschappen als omschreven in artikel 16 bis.
3. De lidstaten, nationale toezichthoudende instanties en ATM/ANS-verleners werken zo veel mogelijk samen om de naleving van dit artikel te garanderen. Indien van toepassing kan deze samenwerking ook betrekking hebben op nationale toezichthoudende instanties en ATM/ANS-verleners uit derde landen die aan functionele luchtruimblokken deelnemen.

²⁰ De volgende zin wordt aan het einde van overweging (25) toegevoegd om de geleidelijke integratie van het verlenen van ATM/ANS, inclusief het beheer van het luchtruim, toe te lichten. *"De geleidelijke integratie van het verlenen van ATM/ANS kan onder meer worden verwezenlijkt door een geïntegreerde dienstverlener, of door middel van werkafspraken tussen twee of meer verleners van luchtvaartnavigatiediensten, indien van toepassing".*

4. Functionele luchtruimblokken moeten met name:
- a) worden onderbouwd door een veiligheidsstudie;
 - b) zo worden ontworpen dat zij bijdragen tot de verwezenlijking van de overeenkomstig artikel 11 vastgestelde prestatiedoelen;
 - c) [...]
 - d) [...]
 - e) hun rechtvaardiging vinden in een algehele toegevoegde waarde, met inbegrip van het meest efficiënte gebruik van technische en personele middelen²¹, op basis van kosten-batenanalyses;
 - f) voor zover mogelijk een vlotte en flexibele overdracht garanderen van verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding tussen luchtverkeersleidingscentra;

²¹ Het voorzitterschap stelt de volgende overweging ter verduidelijking voor: *"De lidstaten moeten erop toezien dat het functionele luchtruimblok (FAB) waaraan zij deelnemen, geleidelijk een algemene meerwaarde kan opleveren, ook bij het gebruik van het luchtruim en van technische en personele middelen. Het meest efficiënte gebruik van technische en personele middelen in een functioneel luchtruimblok kan worden verwezenlijkt door onder meer:*

- *gezamenlijke opleiding van en opleidingsinfrastructuur voor personeel van luchtvaarnavigatiediensten,*
- *gesynchroniseerde levenscycli van technische luchtverkeersbeheersystemen,*
- *geharmoniseerde luchtverkeersbeheersystemen en -instrumenten,*
- *gerationaliseerde kapitaaluitgaven die passend inspelen op alle noodzakelijke ontwikkelingen voor een duurzaam luchtverkeersbeheer op lange termijn,*
- *de coördinatie van de investeringsplannen van verleners van luchtvaarnavigatiediensten,*
- *de oprichting van gezamenlijke controlecentra wanneer dit dienstig is,*
- *gemeenschappelijke CNS-infrastructuurontwikkelingen,*
- *grensoverschrijdende dienstverlening of grensoverschrijdende delegatie van luchtvaarnavigatiediensten,*
- *gecoördineerde verlening van luchtvaartinlichtingendiensten (AIS),*
- *convergentie van toezichthoudende structuren, met de betrokkenheid van de nationale toezichthoudende instanties,*
- *gezamenlijke noodvoorzieningen."*

- g) [...]
- h) voldoen aan voorwaarden die voortvloeien uit regionale overeenkomsten die binnen de ICAO zijn gesloten;
- i) regionale overeenkomsten eerbiedigen die op de datum van inwerkingtreding van deze verordening van kracht zijn, in het bijzonder de overeenkomsten waarbij derde landen in Europa zijn betrokken.

4 bis. Functionele luchtruimblokken voldoen eveneens aan de volgende eisen, in overleg met de in artikel 17 bedoelde netwerkbeheerder:

- zij zorgen ervoor dat het luchtruim flexibel op een zo efficiënt mogelijke wijze wordt gebruikt, rekening houdend met luchtverkeersvoorschriften van civiele en militaire luchtruimgebruikers;
- zij zorgen voor een zo efficiënt mogelijk luchtruimontwerp;
- zij zorgen voor consistentie met het overeenkomstig artikel 17 opgerichte Europese routenetwerk;
- zij garanderen de verenigbaarheid tussen de verschillende luchtruimconfiguraties.

5. Aan de eisen van dit artikel kan worden voldaan door deelname van lidstaten, nationale toezichthoudende instanties en ATM/ANS-verleners aan een of meer functionele luchtruimblokken.

6. [...] (*verplaatst naar artikel 9, lid 5*)

7. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de instelling en eventuele wijziging van functionele luchtruimblokken, en in het bijzonder van de overeenkomsten tussen lidstaten en de besluiten inzake gezamenlijke aanwijzingen. Alvorens de Commissie in kennis te stellen van de oprichting van een functioneel luchtruimblok, verstrekt de betrokken lidstaat, resp. verstrekken de betrokken lidstaten de Commissie, de andere lidstaten en de andere belanghebbende partijen passende informatie en worden deze in staat gesteld eventuele opmerkingen te maken.
- 7 bis. De overeenkomst waarbij een functioneel luchtruimblok wordt ingesteld, bevat de nodige bepalingen inzake de wijze waarop het blok kan worden gewijzigd en een lidstaat zich uit het blok kan terugtrekken, inclusief overgangsregelingen.
8. Bij geschillen tussen twee of meer lidstaten ten aanzien van een functioneel luchtruimblok dat betrekking heeft op luchtruim onder hun verantwoordelijkheid, kunnen de betrokken lidstaten de zaak gezamenlijk voor advies aan het comité voorleggen. Het advies wordt verstrekt aan de betrokken lidstaten. Onverminderd lid 6 houden de lidstaten met dit advies rekening om een oplossing te vinden.
9. Na door de lidstaten overeenkomstig lid 7 op de hoogte te zijn gebracht, beoordeelt de Commissie of elk functioneel luchtruimblok voldoet aan de in de leden 4 en 4 bis bedoelde eisen en presenteert ze de resultaten ter bespreking aan de lidstaten. Indien de Commissie vaststelt dat één of meer functionele luchtruimblokken niet aan de eisen voldoen, voert ze gesprekken met de betrokken lidstaten om tot afspraken te komen over de maatregelen die nodig zijn om de situatie te corrigeren.

10. De uitvoering van een functioneel luchtruimblok kan worden gebaseerd op een operationeel plan waarin de acties staan beschreven die verleners van luchtvaarnavigatiediensten, nationale toezichthoudende instanties en andere belanghebbenden moeten ondernemen om te voldoen aan de eisen van de leden 4 en 4 bis. Dit operationeel plan wordt na de opstelling ervan ter kennis gebracht van de Commissie. Alvorens het operationele plan op te stellen, zorgen de aan een functioneel luchtruimblok deelnemende lidstaten ervoor dat de belanghebbende partijen passend worden geïnformeerd en opmerkingen kunnen indienen.
11. De Commissie kan maatregelen vaststellen betreffende de door de lidstaat, resp. lidstaten te verstrekken informatie als bedoeld in lid 7. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.
12. Dit artikel laat eventuele, op de datum van inwerkingtreding van deze verordening vigerende, overeenkomsten inzake functionele luchtruimblokken tussen lidstaten onverlet.²²

Artikel 16 bis

Sectoriële partnerschappen

1. ATM/ANS-verleners streven ernaar sectoriële partnerschappen te sluiten om de uitvoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim te ondersteunen en de prestaties van het Europese ATM-netwerk te verbeteren. Sectoriële partnerschappen kunnen los van of in het kader van een of meer functionele luchtruimblokken of delen daarvan worden gesloten.

²² De Commissie stelt volgende toevoeging voor: *"en is in overeenstemming met de vigerende wetgeving op het tijdstip dat zij zijn ingesteld."*

2. Sectoriële partnerschappen zijn coöperatieve regelingen die worden opgezet ter verbetering van de prestaties op ten minste één van de kernprestatiegebieden van de in artikel 11 bedoelde prestatieregeling. Sectoriële partnerschappen worden opgezet door twee of meer partners die bijdragen tot het leveren van een of meer luchtvaartnavigatiediensten. In sectoriële partnerschappen kunnen naast verleners van luchtvaartnavigatiediensten ook andere belanghebbenden worden opgenomen.
3. [...]
4. ATM/ANS-verleners die sectoriële partnerschappen afsluiten, stellen de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor hun toezicht, regelmatig in kennis van hun activiteiten.

Ontwerp en beheer van het netwerk

1. De netwerkfuncties en -diensten voor luchtverkeersbeheer (ATM) maken het mogelijk het luchtruim optimaal te benutten, garanderen dat luchtruimgebruikers volgens geprefereerde trajecten kunnen vliegen en voorzien in een maximale toegang tot het luchtruim en tot luchtvaarnavigatiediensten. Deze netwerkfuncties en -diensten zijn gericht op het ondersteunen van initiatieven op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken en worden op zodanige wijze uitgevoerd dat de scheiding van regelgevende en uitvoerende taken wordt gehandhaafd.²³
2. Om de in lid 1 vermelde doelstellingen te verwezenlijken en onverminderd de verantwoordelijkheden van de lidstaten met betrekking tot nationale routes en luchtruimstructuren, ziet de Commissie erop toe dat de volgende taken door de netwerkbeheerder worden uitgevoerd:
 - a) ontwerpen van het Europese routenetwerk en ondersteunen van de optimalisering van het luchtruimontwerp door samenwerking met de verleners van luchtvaarnavigatiediensten, de instanties van de lidstaten en de functionele luchtruimblokken bedoeld in artikel 16;
 - b) coördinatie van schaarse hulpbronnen binnen de luchtvaartfrequentiebanden die door het algemene luchtverkeer worden gebruikt, met name radiofrequenties en coördinatie van radartranspondercodes;
 - c) centrale dienst voor het beheer van de luchtverkeersstromen;
 - d) terbeschikkingstelling van een luchtvaartinlichtingenportaal, overeenkomstig artikel 23;

²³ Het voorzitterschap stelt voor in een overweging de volgende verduidelijking op te nemen: *"Netwerkfuncties en -diensten moeten ten doel hebben zowel prestatievoordelen als kostenbesparingen voor het EATMN op te leveren, zonder overlappingsen of doublures van de taken en verantwoordelijkheden van verleners van luchtvaarnavigatiediensten, de gemeenschappelijke onderneming SESAR, de uitrolbeheerder of het EASA."*

- e) [...];
- f) centrale functie voor de coördinatie van netwerkcrisissen;
- g) ondersteunende dienst(en) of delen daarvan, met inachtneming van de in artikel 10, lid 5 bedoelde eisen.

De in dit lid genoemde taken hebben geen betrekking op de vaststelling van bindende maatregelen van algemene aard of op het nemen van politieke beslissingen. Hierbij wordt rekening gehouden met voorstellen gedaan op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken. Bij de uitvoering ervan vindt coördinatie plaats met militaire autoriteiten, volgens overeengekomen procedures inzake een flexibel gebruik van het luchtruim.

De Commissie kan, na raadpleging van het comité, in overeenstemming met de in lid 4 bedoelde procedure, Eurocontrol of een ander onpartijdig, bevoegd orgaan aanstellen om de taken van netwerkbeheerder uit te voeren. Deze taken worden op onpartijdige en kosten-effectieve wijze uitgevoerd namens de lidstaten en belanghebbenden. Er wordt hierop een passend beheer toegepast, waarbij de gescheiden verantwoordelijkheden voor dienstverlening en regulering worden aangehouden, rekening houdend met de behoeften van het gehele ATM-netwerk; de luchtruimgebruikers, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de exploitanten van luchtvaartterreinen worden bij de uitvoering van deze taken volledig betrokken.

3. Met betrekking tot de in lid 2 vermelde lijst kan de Commissie taken, met name in verband met ondersteunende diensten, nader bepalen indien zij centraal worden verleend door de netwerkbeheerder overeenkomstig artikel 10, lid 5. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

4. De Commissie stelt gedetailleerde regels vast met betrekking tot :
- a) de coördinatie en harmonisering van processen en procedures ter verbetering van de doelmatigheid van het beheer van luchtvaartfrequenties, inclusief de ontwikkeling van beginselen en criteria;
 - b) de centrale functie voor het coördineren van de vroege vaststelling van en tegemoetkoming aan frequentiebehoeften in de frequentiebanden toegewezen aan het algemene Europese luchtverkeer ter ondersteuning van het ontwerp en de exploitatie van het Europese luchtverkeersnetwerk;
 - c) aanvullende netwerkfuncties en -diensten zoals omschreven in het ATM-masterplan;
 - d) regelingen voor coöperatieve besluitvorming tussen de lidstaten, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de netwerkbeheerder voor de in lid 2 bedoelde taken;
 - e) regelingen voor het bestuur van de netwerkbeheerder met het oog op zijn werking als een onafhankelijk en kostenefficiënt orgaan voor het verlenen van netwerkfuncties en -diensten, waarbij alle operationele belanghebbenden worden betrokken;
 - f) regelingen voor overleg met de relevante belanghebbenden in het besluitvormingsproces, zowel op nationaal als op Europees niveau; en

- g) binnen het radiospectrum toegewezen aan algemeen luchtverkeer door de Internationale Telecommunicatieunie, een verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen de netwerkbeheerder en nationale frequentiebeheerders, om ervoor te zorgen dat de nationale frequentiebeheersfuncties de frequentietoewijzingen blijven uitvoeren die niet van invloed zijn op het netwerk. Voor gevallen die van invloed zijn op het netwerk werken de nationale frequentiebeheerders samen met de netwerkbeheerder om het gebruik van frequenties te optimaliseren.
- h) binnen de ondersteuning van het luchtruimontwerp, een verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen netwerkbeheerder, lidstaten en verleners van luchtverkeersdiensten, met name:
 - i) de netwerkbeheerder werkt samen met lidstaten en verleners van luchtverkeersdiensten op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken, om inefficiënties in het luchtruimontwerp en onverenigbaarheden tussen de verschillende luchtruimconfiguraties op te sporen en te evalueren;
 - ii) lidstaten en verleners van luchtverkeersdiensten stellen, in overleg met de netwerkbeheerder, corrigerende maatregelen op voor het verhelpen van deze vastgestelde inefficiënties, met als doel zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de behoeften van alle luchtruimgebruikers en exploitanten van luchtvaartterreinen;
 - iii) onder voorbehoud van de besluiten ter zake van de bevoegde instanties op nationaal niveau of op het niveau van de luchtruimblokken, geven verleners van luchtverkeersdiensten uitvoering aan deze maatregelen, hetzij afzonderlijk, hetzij gezamenlijk binnen functionele luchtruimblokken, in overleg met de netwerkbeheerder.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

5. Andere aspecten van het ontwerp van het luchtruim dan die welke in lid 2 en lid 4, onder c) en h), zijn vermeld, worden op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken behandeld. In dit ontwerpproces wordt rekening gehouden met behoeften van het luchtverkeersbeheer, seizoensgebondenheid en complexiteit, en prestatieplannen, met volledige raadpleging van relevante luchtruimgebruikers of relevante groepen die luchtruimgebruikers vertegenwoordigen en, in voorkomend geval, de militaire autoriteiten.

Artikel 18

Betrekkingen tussen dienstverleners

1. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten kunnen gebruikmaken van de diensten van andere dienstverleners die in de Unie gecertificeerd zijn of die een verklaring hebben ingediend, alsmede van militaire dienstverleners in samenhang met artikel 1, lid 3, van Verordening (EG) nr. 216/2008.
2. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten leggen hun werkafspraken formeel vast door middel van schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen, waarin de specifieke verplichtingen en taken van de verschillende dienstverleners worden vastgelegd en die de uitwisseling van operationele gegevens tussen alle dienstverleners voor wat het algemene luchtverkeer betreft, mogelijk maken. Deze regelingen worden gemeld aan de betrokken nationale toezichthoudende instanties.
3. Waar het gaat om het verlenen van luchtverkeersdiensten, is de goedkeuring van de betrokken lidstaten vereist. Waar het gaat om het verlenen van meteorologische diensten, is de goedkeuring van de betrokken lidstaten vereist indien zij overeenkomstig artikel 9, lid 1, op exclusieve basis een verlener van deze diensten hebben aangewezen.

Artikel 19

Betrekkingen met belanghebbenden

De verleners van luchtvaartnavigatiediensten stellen raadplegingsmechanismen vast om met relevante groepen van luchtruimgebruikers en exploitanten van luchtvaartterreinen te overleggen over alle belangrijke kwesties die verband houden met de verleende diensten, daaronder begrepen relevante wijzigingen van de luchtruimconfiguraties, of strategische investeringen die een belangrijk effect hebben op het verlenen van ATM/ANS en/of de heffingen. De raadpleging staat in verhouding tot de reikwijdte van de verleende diensten.

Artikel 20

Betrekkingen met de militaire autoriteiten

Lidstaten nemen in het kader van het gemeenschappelijke vervoersbeleid de noodzakelijke stappen om ervoor te zorgen dat er voor het beheer van specifieke luchtruimblokken schriftelijke overeenkomsten tussen de bevoegde civiele en militaire autoriteiten of gelijkwaardige juridische regelingen worden aangegaan of hernieuwd.

Transparantie van rekeningen

1. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten, ongeacht hun eigendomsstructuur of rechtsvorm, hun jaarrekeningen opstellen, aan een accountantscontrole onderwerpen en publiceren. Deze jaarrekeningen moeten voldoen aan de door de Unie goedgekeurde internationale standaarden voor jaarrekeningen. Wanneer deze rekeningen wegens de juridische status van de dienstverlener niet volledig aan de internationale standaarden voor jaarrekeningen kunnen beantwoorden, streeft de betrokken verlener ernaar om zoveel mogelijk aan deze standaarden te voldoen.
2. In ieder geval moeten de verleners van luchtvaartnavigatiediensten een jaarverslag publiceren en worden zij regelmatig onderworpen aan een onafhankelijke accountantscontrole.
3. Wanneer verleners van luchtvaartnavigatiediensten een pakket van diensten aanbieden, doen zij opgave van de kosten van en opbrengsten uit verleende luchtvaartnavigatiediensten, opgesplitst overeenkomstig het in de artikelen 12 en 13 vermelde heffingstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten en houden zij, voor zover toepasselijk, geconsolideerde rekeningen bij voor andere diensten die niet de luchtvaartnavigatie betreffen, op dezelfde wijze als verplicht zou zijn wanneer de betrokken diensten zouden worden uitgevoerd door aparte ondernemingen.
4. Lidstaten wijzen de bevoegde instanties aan die recht op inzage hebben in de boekhouding van dienstverleners die diensten verlenen in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim.
5. Lidstaten kunnen de overgangsbepalingen van artikel 9 van Verordening (EG) nr. 1606/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 19 juli 2002 betreffende de toepassing van internationale standaarden voor jaarrekeningen²⁴ toepassen op de onder de werkingssfeer van deze verordening vallende verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

²⁴ PB L 243 van 11.9.2002, blz. 1.

Toegang tot en bescherming van gegevens

1. Voor wat het algemene luchtverkeer betreft, worden relevante operationele gegevens in real time uitgewisseld tussen alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten onderling, luchtruimgebruikers en luchthavens teneinde aan hun operationele behoeften tegemoet te komen. De gegevens worden alleen voor operationele doeleinden gebruikt.
2. Toegang tot relevante operationele gegevens wordt op niet-discriminerende basis verleend aan bevoegde instanties, gecertificeerde verleners van luchtvaartnavigatiediensten of verleners van luchtvaartnavigatiediensten die een verklaring hebben ingediend, luchtruimgebruikers en luchthavens, zonder afbreuk te doen aan belangen op het gebied van het veiligheidsbeleid of het defensiebeleid.
3. Gecertificeerde dienstverleners of dienstverleners die een verklaring hebben ingediend, luchtruimgebruikers en luchthavens stellen standaardvoorwaarden op voor de toegang tot hun andere relevante operationele gegevens dan de in lid 1 bedoelde. Deze standaardvoorwaarden worden goedgekeurd door de nationale toezichthoudende instanties. De Commissie kan maatregelen vaststellen betreffende de procedures die moeten worden gevolgd voor gegevensuitwisseling en het type gegevens waarop deze toegangsvoorwaarden betrekking hebben, alsmede de goedkeuring daarvan. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

HOOFDSTUK IV LUCHTRUIM EN INTEROPERABILITEIT

Artikel 23

Elektronische luchtvaartinlichtingen

1. Onverminderd de publicatie van luchtvaartinlichtingen door de lidstaten en op een wijze die in overeenstemming is met deze publicatie, garandeert de Commissie, in samenwerking met de netwerkbeheerder, dat elektronische luchtvaartinlichtingen van hoge kwaliteit beschikbaar zijn, die op geharmoniseerde wijze worden gepresenteerd en tegemoetkomen aan de vereisten van alle relevante gebruikers in termen van kwaliteit van gegevens en tijdigheid.
2. Voor de toepassing van lid 1 zorgt de Commissie voor de ontwikkeling van een Uniebrede infrastructuur voor luchtvaartinlichtingen in de vorm van een geïntegreerd elektronisch briefingportaal met onbeperkte toegang voor belanghebbenden. Deze infrastructuur moet het mogelijk maken vereiste gegevens zoals, onder meer luchtvaartinlichtingen, informatie van de luchtverkeersmeldingspost (ARO), meteorologische informatie en informatie over het beheer van de luchtverkeersstromen te raadplegen en te verstrekken.
3. De Commissie stelt maatregelen vast voor de oprichting en toepassing van een geïntegreerd elektronisch briefingportaal. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

*Artikel 23 bis*²⁵

Flexibel gebruik van het luchtruim

1. Rekening houdend met de organisatie van de militaire aspecten die onder hun verantwoordelijkheid vallen, zorgen lidstaten voor de uniforme toepassing in het gemeenschappelijk Europees luchtruim van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim, zoals dat door de ICAO is omschreven en door Eurocontrol is ontwikkeld, opdat het beheer van het luchtruim en het luchtverkeersbeheer binnen het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid en in samenhang met het ATM-masterplan wordt bevorderd.
2. Lidstaten brengen jaarlijks verslag uit aan de Commissie over de toepassing, in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, van het concept flexibel gebruik van het luchtruim op het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.
3. Indien het, met name naar aanleiding van de door de lidstaten ingediende verslagen, nodig is om de toepassing in het gemeenschappelijk Europees luchtruim van het concept flexibel gebruik van het luchtruim te versterken en te harmoniseren, stelt de Commissie maatregelen vast in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

²⁵ Voormalig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 551/2004, aangepast aan het VWEU.

Technologische ontwikkeling en interoperabiliteit van het luchtverkeersbeheer

1. De Commissie stelt gedetailleerde regels vast voor de bevordering van de technologische ontwikkeling en interoperabiliteit van het luchtverkeersbeheer in samenhang met de ontwikkeling en uitvoering van het ATM-masterplan. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld voordat het ATM-masterplan wordt geïmplementeerd.
2. Wat betreft de regels die vermeld zijn in lid 1, is artikel 17, lid 2, onder b), van Verordening (EG) nr. 216/2008 van toepassing. Voor zover van toepassing verzoekt de Commissie het EASA om deze regels op te nemen in het in artikel 56 van die verordening vermelde jaarlijks werkprogramma.

HOOFDSTUK V SLOTBEPALINGEN

Artikel 25

Aanpassing van de bijlagen

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de in bijlage II, punt 2, onder b), c), d), e), f), g) en h), vermelde voorwaarden voor certificaten die aan verleners van luchtvaarnavigatiediensten worden afgegeven, te wijzigen²⁶, teneinde rekening te houden met de ervaring die door de nationale toezichhoudende instanties is opgedaan bij de toepassing van deze eisen en voorwaarden en met de ontwikkeling van het systeem voor luchtverkeersbeheer in termen van interoperabiliteit en geïntegreerde verlening van luchtvaarnavigatiediensten.

²⁶ Bijlage I is nu samengevoegd met bijlage V van Verordening (EG) nr. 216/2008.

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in de artikel 25 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van [*de datum van bekendmaking van deze verordening*]. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van een termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 25 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Het is van bijzonder belang dat de Commissie zoals gebruikelijk deskundigen, onder meer uit de lidstaten, raadpleegt voordat zij deze gedelegeerde handelingen vaststelt. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

²⁷ De Commissie maakt een voorbehoud bij de artikelen 26 en 27, en met name bij artikel 26, lid 4.

5. Een overeenkomstig artikel 25 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 27

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Single Sky-comité, hierna te noemen "het comité", dat bestaat uit twee vertegenwoordigers van elke lidstaat en wordt voorgezeten door de Commissie. Het comité verzekert dat de belangen van alle categorieën gebruikers op passende wijze in acht worden genomen. Het comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
4. Indien het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Raadpleging van belanghebbenden door de Commissie

1. De Commissie zet op het niveau van de Unie een mechanisme op om overleg te plegen over kwesties die verband houden met de tenuitvoerlegging van deze verordening, voor zover van toepassing. Het specifieke Comité voor de sectorale dialoog, dat is opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie, wordt bij de raadpleging betrokken.
2. Tot de belanghebbende partijen kunnen behoren:
 - verleners van luchtvaartnavigatiediensten of relevante groepen die hen vertegenwoordigen,
 - de netwerkbeheerder,
 - luchthavenexploitanten of relevante groepen die hen vertegenwoordigen,
 - luchttruimgebruikers of relevante groepen die hen vertegenwoordigen,
 - het leger,
 - de industrie,
 - belangenorganisaties van beroepspersoneel, en
 - nationale luchthavencoördinatoren.
3. De Commissie stelt de lidstaten in kennis van de resultaten van de raadpleging.

Artikel 29

Raadgevend orgaan voor de luchtvaartsector

Onverminderd de rol van het Comité en van Eurocontrol, richt de Commissie een raadgevend orgaan voor de luchtvaartsector op waar verleners van luchtvaartnavigatiediensten, verenigingen van luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten, de industrie en belangenorganisaties van het beroepspersoneel deel van uitmaken. De taak van dit orgaan bestaat er uitsluitend in de Commissie te adviseren met betrekking tot de implementatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Artikel 30

Betrekkingen met derde landen

De Unie en haar lidstaten zetten zich in voor en ondersteunen de uitbreiding van het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot landen die geen lid zijn van de Europese Unie. Daartoe streven zij ernaar om, in het kader van overeenkomsten met aangrenzende derde landen, het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot die landen uit te breiden. Voorts streven zij ernaar met deze landen samen te werken, hetzij in de context van functionele luchtruimblokken of overeenkomsten over netwerkfuncties, hetzij in het kader van de overeenkomst tussen de Europese Unie en Eurocontrol, die een algemeen kader voor nauwere samenwerking biedt.

Artikel 31

Ondersteuning door andere organen

De Commissie kan voor de uitvoering van haar taken uit hoofde van deze verordening ondersteuning vragen aan andere organen, onder meer aan Eurocontrol in het kader van de overeenkomst tussen de Europese Unie en Eurocontrol.

Artikel 32

Vertrouwelijkheid

1. Nationale toezichthoudende instanties, die handelen overeenkomstig hun nationale wetgeving, noch de Commissie, de netwerkbeheerder of het prestatiebeoordelingsorgaan maken vertrouwelijke informatie bekend, in het bijzonder informatie over verleners van luchtvaartnavigatiediensten, hun zakenrelaties of hun kostencomponenten.
2. Lid 1 laat het recht van openbaarmaking door nationale toezichthoudende instanties of de Commissie onverlet indien dit noodzakelijk is voor de uitvoering van hun taak, in welk geval de openbaarmaking evenredig moet zijn en rekening moet houden met de gewettigde belangen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavens of andere belanghebbenden inzake de bescherming van hun commercieel gevoelige informatie.
3. Informatie en gegevens die in het kader van het in artikel 12 bedoelde heffingenstelsel zijn verstrekt, worden openbaar gemaakt.

Artikel 33

Sancties

De lidstaten stellen regels vast inzake sancties die van toepassing zijn op de overtredingen van deze verordening, met name door luchtruimgebruikers en dienstverleners. De vastgestelde sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend.

Artikel 34

Evaluatie en methoden voor effectbeoordeling

1. De Commissie evalueert geregeld de toepassing van deze verordening en brengt verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad aan het einde van iedere referentieperiode als bedoeld in artikel 11, lid 5. Indien dit gerechtvaardigd is, kan de Commissie de lidstaten om informatie verzoeken die relevant is voor de toepassing van deze verordening.
2. De verslagen bevatten een beoordeling van de resultaten die zijn bereikt met de ingevolge deze verordening ondernomen acties, met inbegrip van adequate informatie over ontwikkelingen in de sector, met name betreffende economische, sociale, milieu-, werkgelegenheids- en technologische aspecten, alsmede over de kwaliteit van de dienstverlening, een en ander in het licht van de oorspronkelijke doelstellingen en met het oog op toekomstige behoeften.

Artikel 35

Vrijwaringsbepalingen

Deze verordening belet een lidstaat niet de maatregelen te nemen die nodig zijn om essentiële belangen op het gebied van het veiligheidsbeleid of het defensiebeleid te beschermen. Dat zijn met name maatregelen die noodzakelijk zijn:

- a) voor de surveillance van het luchtruim dat onder zijn verantwoordelijkheid valt, overeenkomstig regionale luchtvaartnavigatieovereenkomsten van de ICAO, met inbegrip van het vermogen om alle luchtvaartuigen die dat luchtruim gebruiken op te sporen, te identificeren en te evalueren, in het streven om de veiligheid van de vluchten te waarborgen en actie te ondernemen om te voorzien in de behoeften inzake veiligheid en defensie,
- b) in het geval van ernstige binnenlandse onlusten waardoor de openbare orde wordt verstoord,
- c) in het geval van oorlog of ernstige internationale spanningen die oorlogsgevaar inhouden,
- d) om te voldoen aan internationale verplichtingen die een lidstaat is aangegaan voor het behoud van de vrede en de internationale veiligheid,
- e) ten behoeve van militaire operaties en trainingen, met inbegrip van de daarvoor benodigde oefeningsmogelijkheden.

Artikel 36

[...]

Artikel 37

Intrekking

Verordeningen (EG) nrs. 549/2004, 550/2004 en 551/2004 worden ingetrokken.

Verordening (EG) nr. 552/2004 wordt ingetrokken, met uitzondering van:

- de artikelen 5 en 6 en de bijlagen III en IV van die verordening, die ten behoeve van verklaringen van toepassing blijven tot de inwerkingtreding van de betrokken uitvoeringsbepalingen als bedoeld in artikel 8 ter, lid 6, van Verordening (EG) nr. 216/2008;
- de artikelen 4 en 7 van die verordening, die van toepassing blijven tot de inwerkingtreding van de betrokken uitvoeringsbepalingen als bedoeld in artikel 24 en artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008.

Verwijzingen naar de ingetrokken verordeningen gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage III.

Artikel 38

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 3 is van toepassing vanaf 18 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening, behalve voor de lidstaten die de Commissie binnen zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening in kennis stellen van hun besluit tot oprichting van nationale toezichthoudende instanties als juridisch gescheiden lichamen, in welk geval artikel 3 van toepassing is vanaf 48 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement

Voor de Raad

De voorzitter De voorzitter

[geschrapt en opgenomen in bijlage V bij de EASA-verordening (zie doc. 15472/14)]

VOORWAARDEN DIE AAN CERTIFICATEN MOETEN WORDEN VERBONDEN

1. Op de certificaten worden vermeld:
 - a) de nationale toezichthoudende instantie die het certificaat afgeeft;
 - b) de aanvrager (naam en adres);
 - c) de diensten, en in voorkomend geval de functies, waarvoor de verlener is gecertificeerd;
 - d) een verklaring ertoe strekkende dat de aanvrager voldoet aan de in artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008 bedoelde gemeenschappelijke eisen;
 - e) de datum van afgifte en de geldigheidsduur van het certificaat.
2. Aanvullende voorwaarden die aan de certificaten verbonden zijn; kunnen in voorkomend geval betrekking hebben op:
 - a) niet-discriminerende toegang tot luchtvaartnavigatiediensten voor luchtruimgebruikers en het vereiste prestatieniveau, met inbegrip van veiligheids- en interoperabiliteitsniveaus;
 - b) de operationele specificaties voor de afzonderlijke diensten;
 - c) de datum waarop de diensten moeten worden verleend;
 - d) de verschillende bedieningsapparatuur die in de specifieke diensten moet worden gebruikt;
 - e) scheiding van of beperking in het uitvoeren van diensten die geen betrekking hebben op de verlening van luchtvaartnavigatiediensten;
 - f) met de diensten verband houdende overeenkomsten, akkoorden of andere regelingen tussen de dienstverlener en een derde partij;

- g) verstrekking van informatie die redelijkerwijs vereist is voor het toezicht op het voldoen van de diensten aan de gemeenschappelijke eisen, inclusief plannen, financiële en operationele gegevens, en belangrijke wijzigingen in het soort en/of de reikwijdte van de aangeboden luchtvaartnavigatiediensten;
 - h) andere wettelijke voorwaarden die niet specifiek zijn voor luchtvaartnavigatiediensten, zoals voorwaarden voor de opschorting of intrekking van het certificaat.
-

CONCORDANTIETABEL

Verordening 549/2004	Verordening 550/2004	Verordening 551/2004	Verordening 552/2004	Deze verordening
Artikel 1, leden 1 tot en met 3				Artikel 1, leden 1 tot en met 3
		Artikel 1, lid 3		Artikel 1, lid 4
Artikel 1, lid 4				Artikel 1, lid 5
	Artikel 1			-----
		Artikel 1, leden 1, 2 en 4		-----
			Artikel 1	-----
Artikel 2, punten 1 tot en met 35				Artikel 2, punten 1 tot en met 35
				Artikel 2, punten 36 tot en met 38
Artikel 2, punten 17, 18, 23, 24, 32, 35 en 36				-----
Artikel 3				-----
Artikel 4, leden 1 en 2				Artikel 3, leden 1 en 2

				Artikel 3, leden 3 en 4
Artikel 4, lid 3				Artikel 3, lid 5
				Artikel 3, lid 6
Artikel 3, leden 4 en 5				Artikel 3, leden 7 en 8
				Artikel 3, lid 9
	Artikel 2, lid 1			Artikel 4, lid 1, onder a)
				Artikel 4, lid 1, onder b) tot en met g)
	Artikel 2, punt 2			Artikel 4, lid 2
				Artikel 5, leden 1 en 2
	Artikel 2, punten 3 tot en met 6			Artikel 5, leden 3 tot en met 6
	Artikel 3, leden 1 en 2			Artikel 6, leden 1 en 2
			Artikel 8, leden 1 en 3	Artikel 6, leden 3 en 4
				Artikel 6, lid 5

			Artikel 8, leden 2 en 4	-----
	Artikel 6			-----
Artikel 10, lid 1				Artikel 7, lid 1
				Artikel 7, lid 2
	Artikel 7, lid 1			Artikel 8, lid 1
				Artikel 8, lid 2
	Artikel 7, leden 4 en 6			Artikel 8, leden 3 en 4
	Artikel 7, leden 2, 3, 5, 7, 8 en 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 15 bis			Artikel 15
	Artikel 9 bis, lid 1			Artikel 16, leden 1 en 3
				Artikel 16, lid 2
	Artikel 9 bis, lid 2, onder i)			-----
	Artikel 9 bis, lid 2			Artikel 16, lid 4
				Artikel 16, lid 5
	Artikel 9 bis, leden 3 tot en met 9			Artikel 16, leden 6 tot en met 12
	Artikel 9 ter			-----
		Artikel 6, lid 1 en lid 2, onder b)		Artikel 17, lid 1 en lid 2, onder b)
				Artikel 17, lid 2, onder c) tot en met e)
		Artikel 6, lid 3 tot en met lid 4, onder d)		Artikel 17, lid 3 tot en met lid 4, onder d)
				Artikel 17, lid 4, onder e)
		Artikel 6, lid 4, onder e) en f)		Artikel 17, lid 4, onder f) en g)

		Artikel 6, leden 5 en 7		Artikel 17, leden 5 en 6
		Artikel 6, leden 8 en 9		-----
	Artikel 10			Artikel 18
				Artikel 19
	Artikel 11			Artikel 20
	Artikel 12			Artikel 21
	Artikel 13			Artikel 22
		Artikel 3		-----
		Artikel 3 bis		Artikel 23
		Artikel 4		-----
		Artikel 7		-----
		Artikel 8		-----
			Artikel 3	Artikel 24, leden 1 en 2
			[...]	-----
			Artikel 2 [...]	-----
			Artikel [...] 4 tot en met 7	-----
	Artikel 17, lid 1			Artikel 25

				Artikel 26
Artikel 5, leden 1 tot en met 3				Artikel 27, leden 1 tot en met 3
Artikel 5, leden 4 en 5				-----
Artikel 10, leden 2 en 3				Artikel 28, leden 1 en 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, leden 2 tot en met 4				Artikel 34, leden 1 tot en met 3
Artikel 12, lid 1				-----
	Artikel 18 bis			-----
		Artikel 10		-----
Artikel 13				Artikel 35
Artikel 13 bis				Artikel 36

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