



Bryssel den 28 november 2014
(OR. en)

15732/14

Interinstitutionellt ärende:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
Komm. dok. nr:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Ärende:	<i>Rådets möte (<u>transport, telekommunikation och energi</u>) den 3 december 2014</i> Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning) – Allmän riktlinje

I. INLEDNING

Den 12 juni 2013 överlämnade kommissionen ovannämnda förslag till rådet och Europaparlamentet. Syftet med förslaget är att förbättra det europeiska lufttransportsystemets konkurrenskraft och i synnerhet att vidareutveckla initiativet till ett gemensamt europeiskt luftrum (SES) genom en omarbetning av det befintliga SES-lagstiftningspaketet och några ändringar av Easa-förordningen, som antogs 2009. Mer uttryckligen syftar omarbetningen av det gemensamma europeiska luftrummet (känd under förkortningen SES 2+) till att införa förbättringar av regeltillsynen, av prestationssystemet, av funktionella luftrumsblock, av tjänsteleverantörernas kundorientering och av den allmänna prestandan.

Dessutom kommer SES 2+-paketet att förenkla lagstiftningen genom att avlägsna vissa överlappningar i den befintliga lagstiftningen. De huvudsakliga problem som förslaget inriktar sig på är flygtrafiktjänsternas ineffektivitet och fragmenteringen av systemet för flygledningstjänster (ATM).

II. ARBETET I RÅDETS ORGAN

Den 2 september 2013 lade kommissionen fram detta förslag med tillhörande konsekvensbedömning för arbetsgruppen för luftfart (nedan kallad *arbetsgruppen*) under det litauiska ordförandeskapet, varpå en diskussion följde. Denna första redogörelse för förslaget var ett steg inför det informella mötet mellan EU:s transportministrar under rubriken "Single European Sky – Delivering the Future: Vision 20XX" (Ett gemensamt europeiskt luftrum – Perspektiv inför framtiden: Vision 20XX) (Vilnius den 15–16 september 2013). Diskussionen fortsatte under det grekiska ordförandeskapet i arbetsgruppen den 20 juni 2014.

Detta förslag är nära kopplat till det andra förslaget i ovannämnda lagstiftningspaket, förordningen om inrättande av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *Easa-förordningen*). Vad gäller Easa-förordningen har ordförandeskapets strategi varit att bara behandla de artiklar som har en direkt koppling till SES 2+-förslaget. Denna lösning har valts med beaktande av att kommissionen förväntas lägga fram ett separat förslag om en allmän översyn över Easa-förordningen i dess helhet under 2015.

Arbetsgruppens genomgång artikel för artikel av SES 2+-förslaget inleddes under det italienska ordförandeskapet den 4 juli och fortsatte intensivt under månaderna september, oktober och november 2014.

Den 26 november 2014 överlämnades utkastet till allmän riktlinje till Coreper. Under mötet uttryckte flera delegationer sitt allmänna stöd för ordförandeskapets kompromisstext medan andra upprepade sin oro när det gäller vissa frågor och lade fram nya textförslag.

Ordförandeskapet noterade delegationernas betänkligheter och godtog en del av delegationernas förslag för att lösa vissa av de kvarstående frågorna och göra det lättare att nå en allmän riktlinje.

Den enda kvarstående frågan som fortfarande behöver diskuteras rör tillämpningen av SES 2+-förslaget på Gibraltars flygplats.

Ändringarna i bilagan till denna rapport jämfört med rapporten till Coreper markeras med **fetstil** och [...]. Alla delegationer har en granskningsreservation mot de nya ändringar som förts in efter mötet i Coreper.

Vidare avvaktar kommissionen i väntan på förhandlingarna med Europaparlamentet med att ta ställning till hela kompromissförslaget. Andra invändningar och reservationer från kommissionen redovisas i fotnoterna i bilagan till denna rapport.

UK har en reservation för parlamentsbehandling.

III. ARBETET I EUROPAPARLAMENTET

Europaparlamentets utskott för transport och turism utsåg Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO) till föredragande i detta ärende. Europaparlamentet röstade om sin ståndpunkt vid första behandlingen den 12 mars 2014.

IV. SLUTSATS

Mot bakgrund av ovanstående uppmanas rådet att vid mötet den 3 december 2014 granska texten i bilagan till denna rapport och lösa de kvarstående frågorna så att det kan anta en allmän riktlinje.

2013/0186 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet¹
(omarbetning)**

(Text av betydelse för EES)

**KAPITEL I
ALLMÄNNA BESTÄMMELSER**

Syfte och tillämpningsområde

Artikel 1

1. I denna förordning fastställs bestämmelser för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet och dess effektiva funktionssätt i avsikt att säkerställa de nuvarande säkerhetsstandarderna för luftfart, att bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och att förbättra den övergripande kvaliteten på systemet för flygledningstjänst och flygtrafiktjänster (ATM/ANS) för allmän flygtrafik i Europa, i syfte att tillgodose kraven från alla användare av luftrummet. Det gemensamma europeiska luftrummet ska omfatta ett sammanhängande alleuropeiskt nät av flygvägar, ett stegvis mer integrerat luftrum², flygvägsförvaltning och system för flygledningstjänst som bygger på säkerhet, effektivitet och driftskompatibilitet till nytta för luftrumets användare.

¹ Till EUT: "Denna förordning ska offentliggöras tillsammans med Easa-förordningen (EG) [nr XXXXX.] Detta säkerställer att båda förordningarna träder ikraft samtidigt."

² Ordförandeskapet föreslår att begreppet integrerat luftrum ska förklaras i ett skäl på följande sätt: "Även om flygtrafikledningstjänster inom det europeiska luftrummet tillhandahålls av mer än en leverantör, som utsetts av en eller flera medlemsstater att bedriva sin verksamhet med ensamrätt, och som var och en behåller ansvaret för sina tjänster, bör dessa tjänster tillhandahållas i största möjliga utsträckning utifrån samma verksamhetskoncept och samma operativa förfaranden och stödförfaranden."

2. Tillämpningen av denna förordning ska inte påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och medlemsstaternas krav i fråga om allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor enligt artikel 35. Denna förordning omfattar inte militära operationer och militär träning.
3. Tillämpningen av denna förordning ska inte påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart ("Chicagokonventionen"). I detta sammanhang syftar förordningen till att inom de områden den täcker bistå medlemsstaterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser samt genom att säkerställa att konventionens bestämmelser vederbörligen beaktas i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.
4. Denna förordning ska tillämpas på det luftrum inom Icao-regionen EUR³ där medlemsstaterna har ansvar för tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning på det luftrum för vilket de ansvarar inom andra Icao-regioner på villkor att de informerar kommissionen och övriga medlemsstater om detta.
5. [...].^{4 5}

³ Kommissionen motsätter sig strykningen av hänvisningen till NAT-regionen.

⁴ UK kan inte acceptera det tillägg till texten som föreslogs av Spanien i fotnot 5, eftersom det av EUF-fördraget tydligt framgår att EU:s luftfartslagstiftning är tillämplig på Gibraltar. Gibraltar omfattas redan av den befintliga SES-lagstiftningen och det finns ingen anledning att utesluta Gibraltar från fortsatt deltagande i dessa åtgärder.

⁵ ES motsätter sig strykningen av punkt 5 och föreslår att följande stycke ska läggas till:
"Tillämpningen av denna förordning på flygplatsen i Gibraltar ska uppskjutas tills bestämmelserna i den gemensamma förklaringen från Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar av den 2 december 1987 har trätt i kraft.. Spaniens och Förenade kungarikets regeringar kommer att informera rådet om när detta sker."

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *flygkontrolltjänst*: en tjänst som tillhandahålls i syfte att
 - a) förebygga kollisioner
 - mellan luftfartyg, och
 - mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, och
 - b) påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.
2. *flygplatskontrolltjänst*: en flygkontrolltjänst för flygplatstrafik.
3. *flygbriefingtjänst*: en tjänst som inrättats inom ett avgränsat täckningsområde och som ansvarar för tillhandahållandet av sådan information till luftfarten och sådana data som är nödvändiga för en säker, regelbunden och effektiv flygtrafik.
4. *flygtrafiktjänster*: flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS), flygvädertjänster (MET) och flygbriefingtjänster (AIS).
5. *leverantörer av flygtrafiktjänster*: varje offentlig eller privat enhet som tillhandahåller flygtrafiktjänster för allmän flygtrafik.

6. *lufrumsblock*: ett lufrum av definierad omfattning, i tid och rum, inom vilket flygtrafiktjänster tillhandahålls.
7. *lufrumsplanering*: en planeringsfunktion eller en planeringstjänst som främst syftar till att maximera användningen av tillgängligt lufrum genom dynamisk tidsfördelning (time-sharing) och, ibland, separering av lufrummet mellan olika kategorier av lufrummets användare utifrån kortsiktiga behov.
8. *lufrummets användare*: operatörer av luftfartyg som opererar som allmän flygtrafik.
9. *flödesplanering*: en funktion eller en tjänst som inrättats i syfte att bidra till ett säkert, välordnat och snabbt trafikflöde i luften genom att se till att flygkontrolltjänstens kapacitet utnyttjas i största möjliga utsträckning och att trafikvolymen är förenlig med de kapaciteter som uppgetts av de berörda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster.
10. *flygledningstjänst (ATM)*: den samling luftburna och markbaserade funktioner eller tjänster (flygtrafikledningstjänst, lufrumsplanering och flödesplanering) som krävs för att säkerställa säkra och effektiva rörelser för luftfartyg under alla faser av flygningen.
11. *flygtrafikledningstjänst*: olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster (områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst).
12. *områdeskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar i kontrollområden.
- 12a. *kontrollområde*: kontrollerat lufrum som sträcker sig uppåt från en angiven gräns ovanför jordytan.

13. *inflygningskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för ankommande eller avgående kontrollerade flygningar.
14. *generalplan för flygledningstjänsten*: den plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG⁶ i enlighet med artikel 1.2 i rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för att utveckla en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)⁷.
15. *nätverkskris*: ett tillstånd av oförmåga att tillhandahålla flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) på erforderlig nivå som medför en avsevärd förlust av nätverkskapacitet, eller en stor obalans mellan nätverkskapaciteten och efterfrågan, eller ett större fel i informationsflödet inom en eller flera delar av nätverket till följd av en ovanlig eller oförutsedd situation.
16. *paket av tjänster*: två eller fler flygtrafiktjänster.
17. *certifikat*: ett dokument som i någon form utfärdas av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) eller en nationell tillsynsmyndighet med iakttagande av tillämplig lagstiftning, och där det bekräftas att en leverantör av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) uppfyller kraven för att tillhandahålla en viss tjänst.
18. *kommunikationstjänster*: fasta och rörliga luftfartstjänster som möjliggör kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft i syfte att utöva flygkontrolltjänst.
- 18a. *det europeiska nätet för flygledningstjänst*: de system som finns upptagna i förteckningen i bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008... om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet") och som möjliggör tillhandahållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen, inbegripet gränssnitt vid gränser till tredje land.

⁶ EUT L 95, 9.4.2009, s. 41.

⁷ EUT L 64, 2.3.2007, s. 1 i dess ändrade lydelse enligt rådets förordning (EG) nr 1361/2008 och nr 219/2014 (EUT L 352, 31.12.2008 och EUT L 192, 1.7.2014).

19. *komponenter*: materiella objekt, till exempel maskiner och apparater, och immateriella objekt, till exempel program, på vilka kompatibiliteten för det europeiska nätet för flygledningstjänst (EATMN) beror.
20. *deklaration*: i samband med flygledningstjänst/flygtrafiktjänst (ATM/ANS), deklaration enligt definitionen i artikel 3 ea i förordning (EG) nr 216/2008.
- 20a. *Eurocontrol*: Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, inrättad genom den internationella konventionen av den 13 december 1960 om samarbete för luftfartens säkerhet.
21. *flexibel användning av luftrummet*: ett system för luftrumsplanering som bygger på den grundläggande principen att luftrummet inte bör anses vara antingen enbart civilt eller enbart militärt, utan snarare ska anses som en helhet inom vilken alla användarkrav ska tillgodoses i den utsträckning detta är möjligt.
22. *flyginformationstjänst*: tjänst med uppgift att ge råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.
23. *alarmeringstjänst*: tjänst med uppgift att underrätta relevanta organisationer om luftfartyg som behöver eftersöknings- och räddningstjänst och bistå dessa organisationer utgående från situationens krav.
24. *funktionellt luftrumsblock*: ett luftrumsblock som grundas på driftsmässiga krav och inrättas oavsett nationsgränser, där tillhandahållandet av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) och tillhörande funktioner baseras på prestation och optimeras i syfte att inom varje funktionellt luftrumsblock införa ett förbättrat samarbete mellan leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) eller i förekommande fall en integrerad tjänsteleverantör.

25. *allmän flygtrafik*: alla rörelser av civila luftfartyg, liksom alla rörelser av statsluftfartyg (inbegripet militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg) när dessa förflyttningar genomförs i överensstämmelse med Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao, inrättad 1944 genom Chicagokonvention angående internationell civil luftfart) regler.
26. *kompatibilitet*: en uppsättning av funktionella, tekniska och operativa egenskaper som krävs av systemen och komponenterna i det europeiska nätverket för flygledningstjänst och av förfarandena för dess drift, i syfte att säkerställa en säker, sammanhängande och effektiv drift. Kompatibilitet uppnås genom att system och komponenter anpassas till de grundläggande kraven.
27. *flygvädertjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med meteorologiska prognoser, varningar, briefing och observationer liksom all annan meteorologisk information och data som staterna tillhandahåller för användande inom luftfarten.
28. *navigationstjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med positionsbestämning och tidsanpassad information.
29. *operativa data*: sådan information, avseende hela flygningen, som leverantörer av flygtrafiktjänster, lufterummets användare, flygplatsoperatörer och andra berörda aktörer behöver för att fatta operativa beslut.
30. *ibruktagande*: den första operativa användningen efter den ursprungliga installationen eller en uppgradering av ett system.
31. *flygvägsnät*: ett nät av fastställda flygvägar för kanalisering av flödet av allmän trafik i den utsträckning detta krävs för tillhandahållande av flygkontrolltjänster.
32. *övervakningstjänster*: de hjälpmedel och tjänster som används för att fastställa luftfartygs position i syfte att möjliggöra säker separering.

33. *system*: en samling luftburna och markbaserade komponenter liksom rymdbaserad utrustning, som ger stöd till flygtrafiktjänster under hela flygningen.
34. *uppgradera*: varje ändring som innebär en förändring av ett systems operativa kännetecken.
35. *gränsöverskridande tjänster*: en situation där flygtrafiktjänster tillhandahålls i en medlemsstat av en tjänsteleverantör som är certifierad i en annan medlemsstat. ;
36. *nationell tillsynsmyndighet*: det nationella organ eller de nationella organ som av en medlemsstat anförtrotts uppgifterna i enlighet med denna förordning och i enlighet med artiklarna 8b och 8c i förordning (EG) nr 216/2008.
37. *stödtjänster*: CNS (kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster), MET (flygvädertjänster)⁸ och AIS (flygbriefingtjänster).
- 37a. *prestationsplan*: de olika planer som upprättas på nationell nivå, nivån för funktionella luftrumsblock eller på nätverksnivå för att förbättra prestationen hos leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS).
38. *lokala prestationsmål*: prestationsmål som antagits av medlemsstaterna på lokal nivå, dvs. på nivån av funktionella luftrumsblock, på nationell nivå, på avgiftszonsnivå eller på flygplatsnivå.

⁸ Ordförandeskapet föreslår följande förtydligande i ett skäl: "*I fall där leverantörer av flygvädertjänster utses av medlemsstater i enlighet med artikel 9a bör flygvädertjänsterna undantas från de stödtjänster som tillhandahålls centralt i enlighet med artikel 10.5.*"

KAPITEL II

NATIONELLA MYNDIGHETER

Artikel 3

Nationella tillsynsmyndigheter

1. Medlemsstaterna ska tillsammans eller var för sig, antingen utse eller inrätta ett eller flera organ som sin nationella tillsynsmyndighet som ska åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt denna förordning.
- 1a. De nationella tillsynsmyndigheterna ska utöva sina befogenheter opartiskt och på ett oberoende och öppet sätt. I synnerhet ska de ha en organisation, bemanning, förvaltning och finansiering som gör det möjligt för dem att utöva sina befogenheter på detta sätt. *(har flyttats från punkt 5)*
2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska vara oberoende, i synnerhet vad gäller organisation, hierarki och beslutsfattande, i förhållande till alla leverantörer av flygtrafiktjänster. Detta oberoende ska inte hindra dessa organ från att utföra sina uppdrag inom allmänna administrativa ramar.

- 2a. De nationella tillsynsmyndigheterna ska vara antingen rättsligt eller funktionellt åtskilda från leverantörerna av flygtrafiktjänster.^{9 10}
- 2b. Om de nationella tillsynsmyndigheterna inte är rättsligt åtskilda från leverantörerna av flygtrafiktjänster ska de berörda medlemsstaterna informera kommissionen om de åtgärder som de har vidtagit för att säkerställa att de uppfyller kraven i punkt 2 och dokumentera hur denna åtskillnad uppnås, så att det framgår hur verkningsfullt myndigheternas oberoende är. Om den nationella tillsynsmyndigheten och leverantören av flygtrafiktjänster ingår i samma administration ska den nationella tillsynsmyndigheten därför varken begära eller ta emot instruktioner från en hierarkisk¹¹ nivå inom denna administration som har befogenhet över leverantörerna av flygtrafiktjänster, när det gäller deras uppgifter enligt artikel 4 och därmed sammanhängande beslut. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska dessutom inte ha någon befogenhet att fatta beslut när det gäller fördelningen av den nationella tillsynsmyndighetens budget.

⁹ Ordförandeskapet föreslår att tolkningen av denna bestämmelse ska förklaras i skäl 10 på följande sätt: *"För att säkerställa en enhetlig och välgrundad tillsyn över tjänsteleverantörer i hela Europa bör de nationella tillsynsmyndigheterna garanteras tillräckligt oberoende och tillräckliga resurser. Trots den övergripande politiska kontrollen från det behöriga ministeriet bör detta oberoende bland annat uppnås genom en åtskillnad när det gäller de hierarkiska strukturerna hos de nationella tillsynsmyndigheterna och hos leverantörerna av flygtrafiktjänster. I detta syfte ska organen utföra sina uppgifter utan inblandning i varandras funktioner och beslutsprocesser."*

¹⁰ Ordförandeskapet föreslår följande nya skäl för att förklara begreppet åtskillnad när det gäller nationella tillsynsmyndigheter som inte är rättsligt åtskilda från leverantörer av flygtrafiktjänster: *"Det är viktigt att nationella tillsynsmyndigheter tillämpar denna förordning på ett enhetligt sätt, även när de inte är rättsligt åtskilda organ. Medlemsstaterna bör se till att de nationella tillsynsmyndigheterna kan utföra de uppgifter som anförtrotts dem som funktionellt åtskilda organ, det vill säga med lämpligt oberoende och självständighet, särskilt gentemot leverantörerna av flygtrafiktjänster, för att undvika intressekonflikter. I detta syfte bör de nationella tillsynsmyndigheterna och personalen under deras ledning utföra sitt arbete på ett sätt som säkerställer deras självständighet och oberoende gentemot leverantörerna av flygtrafiktjänster genom en lämplig, påtagbar och ändamålsenlig uppdelning."*

¹¹ Ordförandeskapet föreslår följande nya skäl: *"Särskilda villkor bör fastställas för att säkerställa hierarkiskt oberoende mellan de nationella tillsynsmyndigheterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster, vilket innebär att de uppgifter som avses i artikel 4 och därtill kopplade beslut av den nationella tillsynsmyndigheten inte påverkas av någon som har hierarkisk befogenhet över den berörda leverantören av flygtrafiktjänster."*

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 får de nationella tillsynsmyndigheterna organisatoriskt vara förbundna med andra regleringsorgan och/eller säkerhetsmyndigheter.
4. [..]
5. [..]
6. För de nationella tillsynsmyndigheternas personal gäller följande:
 - a) De ska rekryteras på grundval av entydiga och öppet redovisade förfaranden som garanterar deras oberoende.
 - b) De ska väljas på grundval av sina meriter, inbegripet lämplig kompetens och relevant erfarenhet, eller omfattas av en lämplig utbildning.
 - c) De ska agera oberoende, i synnerhet genom att undvika intressekonflikter mellan tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och genomförandet av sina arbetsuppgifter.
- 6a. ¹²Personer som ansvarar för strategiska beslut ska avstå från alla direkta eller indirekta intressen som kan anses inverka negativt på deras oberoende och som kan påverka deras utförande av arbetsuppgifterna. De ska därför årligen göra en åtagandeförklaring och en intresseförklaring med angivelse av eventuella direkta eller indirekta intressen.
7. Medlemsstaterna ska se till att de nationella tillsynsmyndigheterna har nödvändiga resurser och nödvändig kapacitet för att kunna utföra de uppgifter de tilldelats enligt denna förordning på ett effektivt sätt utan dröjsmål. De nationella tillsynsmyndigheterna ska förvalta den egna personalen baserat på egna anslag som ska fastställas i proportion till de uppgifter som ska utföras av myndigheten i enlighet med artikel 4.

¹² Ordförandeskapet föreslår att följande skäl ska läggas till för att förtydliga begreppet personer som ansvarar för strategiska beslut: "*Begreppet personer som ansvarar för strategiska beslut gäller bara ett mycket begränsat antal högt uppsatta anställda i deras egenskap av chefer på hög nivå.*"

8. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla namn och adress vad gäller de nationella tillsynsmyndigheterna, ändringar i samband härmed samt de åtgärder som vidtagits för att följa bestämmelserna i denna artikel.
9. *[Struken. [Begreppet återspeglas i hänvisningen till bästa praxis i artikel 5.1.]*

Artikel 4

De nationella tillsynsmyndigheternas uppgifter

1. De nationella tillsynsmyndigheter som avses i artikel 3 ska i synnerhet
 - a) säkerställa tillsyn av tillämpningen av denna förordning, särskilt när det gäller en säker och effektiv drift av den verksamhet som utövas av sådana leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster för det luftrum som omfattas av ansvarsområdet för den medlemsstat som har utsett eller inrättat den aktuella myndigheten,
 - b) bevilja certifikat för leverantörer av flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008 och övervaka tillämpningen av de villkor under vilka certifikaten har beviljats,
 - c) utfärda certifikat, behörigheter och behörighetstillägg för leverantörer av flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 8c i förordning (EG) nr 216/2008 och övervaka tillämpningen av de villkor under vilka de har utfärdats,
 - d) upprätta prestationsplaner och övervaka genomförandet av dem i enlighet med artikel 11,
 - e) övervaka genomförandet av avgiftssystemet i enlighet med artiklarna 12 och 13,

- f) godkänna de villkor för tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter som kan bli nödvändiga i enlighet med artikel 22,
 - g) ha tillsyn över deklARATIONER och ibrUKtagande av system,
 - h) övervaka tillämpningen av de villkor enligt vilka överensstämmelse deklarerar och se över den fortsatta överensstämmelsen med tillämpliga krav.
2. Varje nationell tillsynsmyndighet ska organisera lämpliga inspektioner och undersökningar för att kontrollera överensstämmelsen med kraven i denna förordning. Den berörda leverantören av flygtrafiktjänster ska underlätta detta arbete.

Artikel 5

Samarbete mellan nationella tillsynsmyndigheter

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska på **lämpligt sätt** utbyta information om sitt arbete och sina principer, sin bästa praxis och sina förfaranden för beslutsfattande- även när det gäller tillämpningen av denna förordning. De nationella tillsynsmyndigheterna får därför delta och samarbeta i ett nätverk som sammanträder regelbundet. Kommissionen och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *Easa*) ska delta i nätverket och samordna och stödja dess arbete samt lämna rekommendationer till nätverket, på lämpligt sätt.

Om inte annat följer av bestämmelserna om uppgiftsskydd i artikel 22 i denna förordning och i förordning (EG) nr 45/2001 ska kommissionen och Easa stödja det utbyte av information som avses i första stycket bland medlemmarna i nätverket, eventuellt genom elektroniska verktyg, med iakttagande av sekretess vad gäller kommersiellt känsliga uppgifter hos leverantörer av flygtrafiktjänster.

2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska när så är lämpligt samarbeta genom arbetsöverenskommelser, för att tillhandahålla ömsesidigt stöd vid myndigheternas övervakningsuppgifter och hantering av utredningar och granskningar. I detta syfte får de nationella tillsynsmyndigheterna bidra till en expertpool som ska inrättas av Easa i syfte att utbyta och tillhandahålla expertis i enlighet med artikel 17.2 f i förordning (EG) nr 216/2008.

3. När det gäller funktionella luftrumsblock som sträcker sig över luftrum som faller under flera medlemsstaters ansvarsområde, ska de berörda medlemsstaterna ingå en överenskommelse om den tillsyn som föreskrivs i denna artikel med avseende på de leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster i dessa block. De berörda tillsynsmyndigheterna får upprätta en plan som specificerar genomförandet av deras samarbete i syfte att tillämpa denna överenskommelse.
4. Nationella tillsynsmyndigheter ska ha ett nära samarbete med varandra för att säkerställa adekvat övervakning av leverantörer av flygtrafiktjänster som innehar ett giltigt certifikat från en medlemsstat och som också tillhandahåller tjänster med avseende på det luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvarsområde. Sådant samarbete ska innefatta överenskommelser om hur fall av bristande efterlevnad av denna förordning och av de tillämpliga gemensamma kraven som antagits i enlighet med artikel 8b.1 i förordning (EG) nr 216/2008 ska hanteras.
5. I händelse av tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ett luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvar ska de överenskommelser som avses i punkterna 2 och 4 inbegripa ett avtal om ömsesidigt erkännande av de tillsynsuppgifter som fastställts i artikel 4.1 och 4.2 och av resultaten av dessa uppgifter. Detta ömsesidiga erkännande ska också tillämpas då överenskommelser om erkännande mellan nationella tillsynsmyndigheter ingås för certifieringsprocessen för tjänsteleverantörer.
6. Om det är tillåtligt enligt nationell lagstiftning och med tanke på det regionala samarbetet, får nationella tillsynsmyndigheter också sluta avtal om uppdelning av ansvaret för tillsynsuppgifter.

Artikel 6

Behöriga organ

1. Nationella tillsynsmyndigheter får besluta att helt eller delvis delegera de inspektioner och undersökningar som avses i artikel 4.2 till behöriga organ som uppfyller kraven i bilaga V i förordning (EG) nr 216/2008. De får dessutom tilldela behöriga organ specifika certifierings- eller tillsynsuppgifter i enlighet med artikel 13 i den förordningen.
2. En sådan delegering som beviljas av en nationell tillsynsmyndighet ska gälla inom unionen för en tid av tre år med möjlighet till förlängning. Nationella tillsynsmyndigheter får överlämna åt vilken som helst av de behöriga organ som är belägna inom unionen att utföra dessa inspektioner och undersökningar.
3. Medlemsstaterna ska till kommissionen, Easa och övriga medlemsstater anmäla de behöriga organ till vilka uppgifter har delegerats i enlighet med punkt 1, med angivande av varje organs ansvarsområde och dess identifikationsnummer och av alla ändringar i detta avseende. Kommissionen ska i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra en förteckning över behöriga organ samt deras identifikationsnummer och ansvarsområden och hålla denna förteckning aktuell.
4. Medlemsstaterna ska se till att delegeringen av ett behörigt organ som inte längre uppfyller kraven i bilaga V i förordning (EG) nr 216/2008 återkallas. De ska omedelbart informera kommissionen, Easa och övriga medlemsstater om detta.
5. Organ som före ikraftträdandet av denna förordning utsetts som anmälda organ i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 552/2004 ska betraktas som behöriga organ enligt denna artikel.

Artikel 7

Konsultation med intressenter

1. Medlemsstaterna och de nationella tillsynsmyndigheterna ska inrätta mekanismer för konsultation så att intressenter på ett lämpligt sätt kan delta i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt vad gäller de nationella tillsynsmyndigheternas fullgörande av de uppgifter som avses i artikel 4.1 d.
2. Intressenterna kan bestå av
 - leverantörer av flygtrafiktjänster eller relevanta grupper som företräder dessa,
 - flygplatsoperatörer eller relevanta grupper som företräder dessa,
 - användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder dessa,
 - militären,
 - tillverkningsindustrin,
 - representativa yrkesorganisationer, och
 - nationella flygplatssamordnare.

KAPITEL III

TILLHANDAHÅLLANDE AV TJÄNSTER

Artikel 8

Certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster

1. Tillhandahållande av alla flygtrafiktjänster inom unionen ska omfattas av certifiering från nationella tillsynsmyndigheter eller Easa i enlighet med artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008.
2. Certifieringsprocessen ska också säkerställa att sökandena kan uppvisa tillräcklig finansiell styrka och att de har lämplig ansvars- och försäkringstäckning, där detta inte garanteras av den berörda medlemsstaten.
3. Certifikatet ska ge luftrumsanvändarna tillgång till tjänsterna på en icke-diskriminerande grundval, med särskilt beaktande av säkerheten. Certifieringen ska omfattas av de villkor som anges i bilaga II.
4. Utfärdandet av certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster ska medföra att dessa har möjlighet att erbjuda sina tjänster till medlemsstater, andra leverantörer av flygtrafiktjänster, användare av luftrummet och flygplatser i unionen.

5. ¹³Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får medlemsstaterna tillåta tillhandahållande av flygtrafiktjänster i hela eller delar av det luftrum som tillhör deras ansvarsområde utan certifikat, om leverantören av dessa tjänster erbjuder dem först och främst till flygplansrörelser som inte är allmän lufttrafik. I dessa fall ska den berörda medlemsstaten informera kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut och de åtgärder som har vidtagits för att säkerställa maximal överensstämmelse med de gemensamma kraven samt erbjuda, i den utsträckning det är praktiskt möjligt, en säkerhetsnivå som åtminstone är så effektiv som den som fastställs i de grundläggande kraven i bilagorna Va och Vb till förordning (EG) nr 216/2008.
6. Denna artikel ska inte påverka möjligheten till deklaration i enlighet med artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008.

Artikel 9

Utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänster

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

¹³ De gamla skälen 15 och 16 i förordning (EG) nr 550/2004, skälen 6, 14, 16 och 17 i förordning (EG) nr 551/2004 samt skälen 7 och 22 i förordning (EG) nr 549/2004 ska återinföras. Följande ändringar i skäl 17 ska införas: "*Militär verksamhet och utbildning bör skyddas närhelst tillämpningen av gemensamma principer och krav äventyrar ett säkert och effektivt genomförande. I dessa fall ska de inte anses vara en källa till ineffektivitet, under förutsättning att systemet med flexibel användning av luftrummet tillämpas effektivt.*"

2. Vid tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster ska medlemsstaterna se till att tillämpningen av denna artikel och artikel 18.3 inte förhindras av deras nationella rättssystem i form av krav på att leverantörer av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller tjänster i ett luftrum som faller under den medlemsstatens ansvar ska uppfylla ett av följande villkor:
 - a) Ägs av medlemsstaten eller dess medborgare, antingen direkt eller genom majoritetsägande.
 - b) Bedriver sin huvudsakliga verksamhet eller har sitt säte i den medlemsstaten.
 - c) Endast använder inrättningar i den medlemsstaten.
3. Medlemsstaterna ska fastställa de rättigheter och skyldigheter som ska uppfyllas av de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utsetts. Sådana skyldigheter får innehålla villkor för att i rätt tid tillhandahålla relevant information som är lämplig för att fastställa identiteten på alla luftfartygsrörelser i det luftrum som de är ansvariga för. I fall där tillhandahållandet av gränsöverskridande tjänster sker **med gemensamt utseende** ska medlemsstaterna enas om de rättigheter och skyldigheter som den utnämnda tjänsteleverantören ska uppfylla, samt relevanta ansvarsaspekter och tillsyn.
4. Medlemsstaterna ska ha handlingsfriheten att välja en leverantör av flygtrafikledningstjänster på villkor att den senare är certifierad eller deklarerad i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008.

5. När det gäller funktionella luftrumsblock som inrättas i enlighet med artikel 16 och som sträcker sig över luftrum som faller under flera medlemsstaters ansvarsområde ska de berörda medlemsstaterna gemensamt utse, i enlighet med punkt 1 i denna artikel, en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster, minst en månad före införandet av det funktionella luftrumsblocket. Gemensamma utseenden ska göra det möjligt för leverantörer av flygtrafikledningstjänster att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster inom det funktionella luftrumsblocket. *(flyttad från artikel 16.6)*
6. Medlemsstaterna ska omedelbart underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om beslut som fattas i enlighet med denna artikel om utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänster inom särskilda luftrumsblock i det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde.

Artikel 9a

Utseende av leverantörer av flygvädertjänster¹⁴

1. Medlemsstaterna får utse en leverantör av flygvädertjänster att leverera alla eller delar av flygväderdata med ensamrätt i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för med beaktande av flygsäkerhetsöverväganden.
2. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och andra medlemsstater om beslut inom ramen för denna artikel med avseende på utseende av leverantör av flygvädertjänster.

¹⁴ Ordförandeskapet föreslår att skäl 15 i förordning (EG) nr 550/2004 ska återinföras enligt följande: *"Medlemsstaterna bör på grundval av sina analyser av flygsäkerhetsöverväganden kunna utse en eller flera leverantörer av flygvädertjänster med avseende på hela eller delar av det luftrum som ingår i deras ansvarsområde utan att behöva anordna en anbudsinfordran."*

Tillhandahållande av stödtjänster

1. Medlemsstaterna får tillämpa en konkurrensinriktad strategi för tillhandahållandet av en eller flera stödtjänster, särskilt på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och i överensstämmelse med unionslagstiftningen.
- 1a. Utan att det påverkar möjligheten för leverantörer av flygtrafiktjänster att tillhandahålla ett paket av tjänster ska de medlemsstater som tillämpat en konkurrensinriktad strategi i enlighet med punkt 1 vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att det inte finns några lagstiftnings- och tillsynshinder för leverantörer av stödtjänster som hindrar deras möjlighet att konkurrera på rättvis och icke-diskriminerande basis.
- 1b. [...] ¹⁵(Tidigare sista meningen i punkt 1)
2. ¹⁶
3. [...].
4. [...]

¹⁵ Ordförandeskapet föreslår att följande skäl läggs till: *"Medlemsstaterna får besluta att organisera tillhandahållandet av en eller fler av sina stödtjänster på marknadsvillkor. I sådana fall fortsätter nationella regler att gälla, inklusive möjligheten till och formerna för begränsning av marknadstillträdet, i överensstämmelse med tillämpliga principer i unionslagstiftningen."*

¹⁶ Ordförandeskapet föreslår att denna punkt ersätts med följande skäl: *"Överväganden om möjlig harmonisering av konkurrensutsatt tillhandahållande av stödtjänster bör baseras på en lönsamhetsanalys som minst täcker följande: konkurrensens inverkan på tillhandahållandet av tjänster, kostnadseffektivitet och kvalitet i fråga om tillhandahållandet av tjänster, säkerhet vid tillhandahållandet av tjänster, medlemsstaternas förmåga att uppfylla sina Icao-skyldigheter samt styrningsaspekter och sociala aspekter."*

- 5 a Kommissionen ska göra en oberoende undersökning för att bedöma möjligheten att tillhandahålla stödtjänster centralt när de är kopplade till driften av det europeiska nätet för flygledningstjänst och underrätta kommittén om denna. Undersökningen ska täcka de totala uppskattade kostnaderna och fördelarna med att tillhandahålla en särskild stödtjänst eller en del av denna i samråd med medlemsstaterna och operativa berörda parter¹⁷, särskilt de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster. Den ska också omfatta styrningsaspekter, inverkan på förvaltning av tillgångar, inbegripet investerings-, säkerhets- och försvarskrav, samt mervärdet för ATM-nätverkets funktion och för de flygtrafiktjänster som tillhandahålls på nationell nivå.

¹⁷ Ordförandeskapet föreslår att man i artikel 2 inför följande definition av operativa berörda parter som är tagen från förordning (EU) nr 677/2011: *"operativa berörda parter: civila och militära luftrumsanvändare, civila och militära leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, samordnare av ankomst- och avgångstider och driftsorganisationer, samt berörda organisationer som anses relevanta för de enskilda funktionerna och tjänsterna"*.

- b) Om undersökningens utfall är positivt och utan att det påverkar avtal om tillhandahållande av gemensamma stödtjänster inom ramen för artikel 16a får kommissionen besluta, i enlighet med artikel 27.3, att en eller flera stödtjänster eller delar av stödtjänster kopplade till driften av det europeiska nätet för flygledningstjänst får tillhandahållas centralt av nätverksförvaltaren eller av en grupp leverantörer av flygtrafiktjänster som företräder operativa berörda parter, särskilt de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster¹⁸. Dessa stödtjänster eller delar av stödtjänster ska inte omfatta flygvädertjänster när leverantörerna av dessa tjänster utses i enlighet med artikel 9a. Tillhandahållandet av stödtjänster centralt ska inte innebära någon skyldighet för medlemsstaterna att tillämpa en konkurrensinriktad strategi vid tillhandahållandet av dessa tjänster och ska inte heller innebära att dessa tjänster inte längre ska tillhandahållas på lokal och nationell nivå. Detta ska inte resultera i dubbla avgifter för luftrumets användare. Kommissionen ska samråda med operativa berörda parter, särskilt berörda leverantörer av flygtrafiktjänster och [...] i så stor utsträckning som möjligt [...] **grunda** sitt beslut på deras gemensamma överenskommelse, samtidigt som säkerhets- och försvarskraven efterlevs. Kommissionen ska också specificera formerna för tjänsternas drift och för valet av leverantörer, baserat på deras förmåga att tillhandahålla tjänster på ett opartiskt, **icke-diskriminerande** och kostnadseffektivt sätt **som säkerställer att alla operativa berörda parter får lika tillgång till tjänsterna**, och ska utnämna dessa leverantörer. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med artikel 27.3.

¹⁸ Ordförandeskapet föreslår att följande skäl läggs till: "*Tillhandahållandet av stödtjänster på ett centraliserat sätt av en grupp leverantörer av flygtrafiktjänster bör syfta till ett balanserat geografiskt deltagande av sådana leverantörer.*"

Artikel 11

Prestationssystem

1. För att förbättra kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och nätverkstjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och nätverkstjänster införas. Det ska omfatta följande:
 - a) Unionsomfattande prestationsmål inom nyckelprestationsområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.
 - b) Prestationsplaner, inklusive prestationsmål, för att säkra ett lämpligt bidrag till de unionsomfattande prestationsmålen.
 - c) Regelbunden granskning, övervakning och benchmarking av kvaliteten på flygtrafiktjänster, nätverksfunktioner och nätverkstjänster.
2. I enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3 ska kommissionen utse ett oberoende, opartiskt och behörigt organ som ska verka som organ för prestationsgranskning och ska välja ut och utnämna dess ordförande och ledamöter. Organet för prestationsgranskning ska bistå kommissionen i samarbete med de nationella tillsynsmyndigheterna samt på deras begäran även bistå dessa, i genomförandet av det prestationssystem som avses i punkt 1 och det avgiftssystem som avses i artikel 13. Tekniskt stöd till organet för prestationsgranskning får tillhandahållas av Easa, Eurocontrol eller något annat behörigt organ.

- 2a. Kommissionen ska fastställa de krav på kompetens, erfarenhet och oberoende som är nödvändiga för organet för prestationsgranskning. Den ska också fastställa det mandat och den arbetsordning enligt vilka organet för prestationsgranskning ska genomföra sin verksamhet i enlighet med denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.
3. Kommissionen ska fastställa unionsomfattande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst. Om kommissionen under den referensperiod som avses i punkt 7 j konstaterar att de ursprungliga uppgifter och antaganden som låg till grund för fastställandet av de unionsomfattande prestationsmålen, på grund av att varningströsklar nåtts, eller, i förekommande fall, att centralt tillhandahållna stödtjänster inrättats i enlighet med artikel 10.5, inte längre gäller får den besluta att revidera dessa mål. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.
- 3a. De unionsomfattande prestationsmålen ska fastställas på grundval av en analys som utförs av organet för prestationsgranskning med beaktande av relevanta synpunkter från medlemsstaterna och de nationella tillsynsmyndigheterna på nationell nivå eller på nivån av funktionella luftrummblock.
- 3aa. [...] *(har flyttats till punkt 3)*
- 3b. Innan de unionsomfattande prestationsmålen fastställs ska organet för prestationsgranskning göra metoden och förfarandet för utvärdering av prestationsplanerna tillgängliga för de nationella tillsynsmyndigheterna. *(har flyttats från punkt 4).*
- 3c. De prestationsplaner som avses i punkt 1 ska upprättas av de nationella tillsynsmyndigheterna och antas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Dessa planer ska omfatta bindande lokala prestationsmål och planer för stimulansåtgärder som ska godkännas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Utkasten till planer ska upprättas i samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrummet användare och, vid behov, representativa yrkesorganisationer, militära myndigheter, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare.

- 3d. Om en nationell eller funktionell luftrummsblockplan gemensamt stöds av företrädare för leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare och, vid behov, berörda flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare ska kommissionen beakta den skriftliga bekräftelsen på detta stöd när den utvärderar prestationsplanerna.
4. Kommissionen ska med hjälp av organet för prestationsgranskning bedöma huruvida de lokala prestationsmålen bidrar till de unionsomfattande prestationsmålen. I detta syfte ska organet för prestationsgranskning dela sina preliminära resultat med de nationella tillsynsmyndigheterna innan det överlämnar sina slutliga rekommendationer till kommissionen.
- 4a. I den händelse att kommissionen slår fast att prestationsplanerna eller de lokala målen inte på ett adekvat sätt bidrar till de unionsomfattande målen kan kommissionen kräva att de berörda medlemsstaterna ska vidta nödvändiga korrigeringsåtgärder. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.
5. Referensperioden för prestationssystemet enligt punkt 1 ska uppgå till minst tre och högst fem år.
6. Kommissionen ska göra regelbundna bedömningar om huruvida och i vilken omfattning de unionsomfattande och lokala prestationsmålen har uppfyllts samt underrätta kommittén om detta.
7. Prestationssystemet enligt punkt 1 ska vara baserat på följande:
- a) Insamling, validering, undersökning, utvärdering och spridning av relevanta uppgifter om kvaliteten på flygtrafiktjänster, nätverksfunktioner och nätverkstjänster från alla relevanta parter, bland dem leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), luftrumets användare, flygplatsoperatörer, nationella tillsynsmyndigheter, medlemsstaterna, nätverksförvaltaren och Eurocontrol.

- b) Urval av lämpliga nyckelprestationsområden i enlighet med Icaos dokument nr 9854 "Global Air Traffic Management Operational Concept", vilka överensstämmer med dem som identifierats i prestationssystemet i generalplanen för flygledningstjänsten, inbegripet säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, och vilka vid behov anpassats för att ta hänsyn till det gemensamma europeiska luftrumets mål för dessa områden, samt definition av en begränsad uppsättning centrala kvalitetsindikatorer för att mäta kvaliteten.
- c) Upprättande och översyn av unionsomfattande och lokala prestationsmål.
- d) Kriterierna enligt vilka de nationella tillsynsmyndigheterna ska upprätta prestationsplanerna. Dessa kriterier ska se till att prestationsplanerna
 - i) beaktar affärsplanerna hos leverantörerna av flygtrafiktjänster samt industriella partnerskap och de operativa planer som avses i artikel 16.10, i förekommande fall,
 - ii) tar upp alla kostnadskomponenter i den nationella kostnadsbasen eller kostnadsbasen för de funktionella luftrumsblocken,
 - iii) inbegriper bindande lokala prestationsmål som på ett adekvat sätt bidrar till de unionsomfattande prestationsmålen,
 - iv) inbegriper lämpliga planer för stimulansåtgärder (*har flyttats ner från inledningen till punkten*),
 - v) beaktar kopplingen mellan säkerhetskrav och försvarskrav samt användningen av luftrummet, och
 - vi) i förekommande fall beaktar den inverkan som tillhandahållandet av tjänster centralt får, särskilt på lokal och nationell nivå.
- e) Bedömning och, vid behov, översyn av de lokala prestationsmålen på grundval av prestationsplanen.
- f) Övervakning av genomförandet av prestationsplanerna, inbegripet lämpliga varningsmekanismer.

- g) Kriterier för att bedöma huruvida de lokala prestationsmålen bidrar till de unionsomfattande prestationsmålen under referensperioden och för stöd av varningsmekanismer.
- h) Allmänna principer för hur medlemsstaterna ska upprätta planen för stimulansåtgärder.
- i) [...].
- j) Lämpliga referensperioder och intervall för bedömningen av om prestationsmålen nåtts och för fastställandet av nya mål.
- k) Erforderliga tillhörande tidsplaner.

Kommissionen ska fastställa detaljerade föreskrifter som ska säkerställa att prestationssystemet fungerar väl i enlighet med leden i denna punkt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3¹⁹.

- 8. Då prestationssystemet utarbetas ska det tas hänsyn till att flygtrafiktjänster en route, terminaltjänster, nätverksfunktioner och nätverkstjänster skiljer sig från varandra och att detta bör beaktas, vid behov även vid kvalitetsmätningen.
- 9. Inom två år från det att denna förordning offentliggjorts ska kommissionen genomföra en undersökning om vilka konsekvenser verksamheten hos andra intressenter än leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) har för ett effektivt fungerande europeiskt nätverk för flygledningstjänst och offentliggöra dess resultat. Syftet med undersökningen ska vara att identifiera eventuella ytterligare nyckelprestationsområden och/eller nyckelprestationsindikatorer som kan fånga upp effekterna av denna verksamhet för kommande referensperioder.

¹⁹ Kommission motsätter sig strykningen av delegerade akter.

Artikel 12

Allmänna bestämmelser för avgiftssystemet

I enlighet med kraven i artiklarna 13 och 14 ska avgiftssystemet för flygtrafiktjänster bidra till större insyn med avseende på fastställande, påläggande och uttagande av avgifter från lufrummets användare, och bidra till kostnadseffektivitet i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och till effektiva flygningar, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls. Systemet ska också överensstämma med artikel 15 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart och med Eurocontrols avgiftssystem för undervägsavgifter.

Artikel 13

Principer för avgiftssystemet

1. Avgiftssystemet ska grundas på de beräknade kostnader för flygtrafiktjänster som tjänsteleverantörerna ådragit sig till gagn för lufrummets användare. Avgiftssystemet ska fördela dessa kostnader mellan olika användarkategorier.
2. De principer som anges i punkterna 3 till 8 ska tillämpas vid fastställandet av kostnadsbasen för utgifter.

3. Den kostnad som ska fördelas mellan luftrummet användare ska vara den fastställda kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration. Den fastställda kostnaden ska vara den kostnad som fastställts av medlemsstaterna på avgiftszonsnivå eller på nationell nivå eller på nivån av funktionella luftrumsblock antingen i början av referensperioden för varje kalenderår av den referensperiod som avses i artikel 11.5 eller under referensperioden, efter lämpliga anpassningar för att tillämpa varningsmekanismerna i artikel 11.
4. De kostnader som ska beaktas i detta sammanhang ska vara de kostnader i relation till de hjälpmedel och tjänster som är föreskrivna och införlivade enligt Icaos regionala flygtrafikplan för den europeiska regionen. För att uppfylla kraven i artikel 3.7 ska de även omfatta sådana kostnader eller delkostnader som nationella tillsynsmyndigheter och/eller behöriga organ ådragit sig om inte andra ekonomiska resurser utnyttjas för att täcka sådana kostnader eller delar av sådana kostnader. De får även omfatta andra kostnader som den berörda medlemsstaten och tjänsteleverantören ådragit sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. De ska inte omfatta kostnader för sanktioner som medlemsstaterna fastställer enligt artikel 33 eller kostnader för eventuella korrigeringsåtgärder som avses i artikel 11.4a.
5. Medlemsstaterna ska när det gäller de funktionella luftrumsblocken och som en del av sina ramavtal göra rimliga ansträngningar för att enas om gemensamma principer för avgiftssystem.

6. Kostnaden för olika flygtrafiktjänster ska identifieras separat i enlighet med artikel 21.3.
7. Korssubventionering ska inte vara tillåten mellan en-route-tjänster och terminaltjänster. Kostnader som hör till både terminaltjänster och en-route-tjänster ska fördelas proportionellt mellan dessa på grundval av en öppen metod. Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster ska vara tillåten i endera av dessa två kategorier endast när detta motiveras av objektiva skäl och under förutsättning att den är tydligt identifierbar. Korssubventionering ska inte vara tillåten mellan flygtrafiktjänster och sådana stödtjänster som tillhandahålls på konkurrensutsatt grund i enlighet med artikel 10.
8. Insyn i beräkningen av avgifter ska garanteras. Tillämpningsföreskrifter för tjänsteleverantörernas tillhandahållande av information ska fastställas för att göra det möjligt att granska deras prognoser, faktiska kostnader och intäkter. Information ska regelbundet utbytas mellan nationella tillsynsmyndigheter, tjänsteleverantörer, lufterummets användare, kommissionen och Eurocontrol.
9. Medlemsstaterna ska iaktta följande principer när de fastställer avgifter i enlighet med punkt 3 till 8:
 - a) Avgifter ska fastställas för tillgängligheten av flygtrafiktjänster på ett icke-diskriminerande sätt. När avgifter tas ut från olika användare av lufterummet för samma tjänst ska ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori.
 - b) Undantag för vissa användare, i synnerhet operatörer av lätta flygplan och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag inte läggs över på andra användare.

- c) Avgifter ska fastställas per kalenderår på grundval av den fastställda kostnaden eller kan fastställas för en hel referensperiod på grundval av den fastställda kostnaden om det säkerställs att de sammanlagda intäkterna under referensperioden i fråga inte överstiger de sammanlagda intäkterna om avgifterna under samma referensperiod skulle fastställas per kalenderår.
 - d) Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som ger en rimlig avkastning på tillgångar för att bidra till nödvändiga kapitalförbättringar.
 - e) Avgifterna ska avspegla kostnaderna för de flygtrafiktjänster och anläggningar som görs tillgängliga för luftrumets användare med beaktande av den relativa produktionskapaciteten hos de olika typerna av berörda luftfartyg.
 - f) Avgifterna ska främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet samt uppnå prestationsmålen, och de ska främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster samtidigt som de minskar luftfartens miljöpåverkan. För det ändamål som avses i led f och i förhållande till medlemsstaternas eller de funktionella luftrumsblockens prestationsplaner får nationella tillsynsmyndigheter fastställa mekanismer, inbegripet stimulansåtgärder i form av ekonomiska för- och nackdelar, för att stimulera leverantörer av flygtrafiktjänster och/eller luftrumets användare att stödja förbättringar i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, till exempel ökad kapacitet, minskning av förseningar och hållbar utveckling, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls.
10. Kommissionen ska anta åtgärder för att närmare specificera det förfarande som ska följas för tillämpningen av punkterna 1 till 9. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

Artikel 14

Kontroll av överensstämmelse med artiklarna 12 och 13

1. Kommissionen ska, i samarbete med medlemsstaterna, säkerställa fortlöpande granskning av överensstämmelsen med de principer och regler som avses i artiklarna 12 och 13.
Kommissionen ska sträva efter att inrätta nödvändiga mekanismer för att Eurocontrols sakkunskap ska kunna tas i anspråk och ska meddela resultaten av granskningen till medlemsstaterna, Eurocontrol och företrädare för luftrummet användare.
2. På begäran av en eller flera medlemsstater som anser att de principer och regler som avses i artiklarna 12 och 13 inte har tillämpats korrekt, eller på kommissionens eget initiativ, ska kommissionen genomföra en undersökning av varje påstående om bristande efterlevnad eller bristande tillämpning av de berörda principerna och/eller reglerna. Kommissionen ska utan att det påverkar tillämpningen av artikel 32.1 meddela resultaten av undersökningen till medlemsstaterna, Eurocontrol och företrädare för luftrummet användare. Kommissionen ska, inom två månader från det att den fått en begäran och efter att ha hört den berörda medlemsstaten, besluta huruvida artiklarna 12 och 13 har följts och åtgärden således får fortsätta att tillämpas. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 27.2.

Gemensamma projekt

1. Genomförandet av generalplanen för flygledningstjänsten kan stödjas av gemensamma projekt. Dessa projekt ska stödja målen i denna förordning för att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och kvaliteten på flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) inom sådana nyckelområden som kapacitet, flygeffektivitet, kostnadseffektivitet samt miljömässig hållbarhet, inom ramen för de övergripande säkerhetsmålen.
 - 1a. Kommissionen får upprätta gemensamma projekt för att genomföra de väsentliga operativa förändringar som beskrivs i generalplanen för flygledningstjänsten och som har följder för hela nätverket. I de gemensamma projekten ska sådana ATM-funktionaliteter anges som är mogna för ibruktagande tillsammans med tidsplanen och den geografiska omfattningen för ibruktagandet och som det är nödvändigt att tillhandahålla i rätt tid och på ett samordnat och synkroniserat sätt.
2. Kommissionen får också anta åtgärder som fastställer hur gemensamma projekt ska styras och som fastställer incitament till projektens genomförande. Dessa åtgärder får inte påverka mekanismerna för genomförande av de projekt om ett funktionellt luftrumblock som parterna i dessa block kommit överens om.
3. De gemensamma projekten får anses kvalificerade för unionsfinansiering inom den fleråriga budgetramen. Därför ska kommissionen, utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet att besluta om hur de ska använda sina ekonomiska resurser, utföra en oberoende lönsamhetsanalys och lämpliga samråd med medlemsstaterna och intressenter i enlighet med artikel 28, och undersöka alla lämpliga finansieringsformer för detta ändamål. Kostnaderna för genomförande av gemensamma projekt ska ersättas i enlighet med principerna om öppenhet och icke-diskriminering.
 - 3a. De genomförandeakter som avses i punkterna 1 och 2 ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

Funktionella luftrumsblock

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att inrätta och genomföra funktionella luftrumsblock i syfte att uppnå erforderlig kapacitet och effektivitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet och ett stegvis mer integrerat²⁰ tillhandahållande av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) och för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå samt bidra till lufttransportsystemets övergripande kvalitet och en minskad miljöpåverkan.
2. De funktionella luftrumsblocken ska inrättas på grundval av överenskommelser mellan medlemsstaterna, och när så är förmånligt, stödjäs av industriella partnerskap i enlighet med artikel 16a.
3. Medlemsstaterna, nationella tillsynsmyndigheter och leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) ska i största möjliga utsträckning samarbeta med varandra för att säkerställa överensstämmelse med denna artikel. Där så är relevant får samarbetet också inbegripa nationella tillsynsmyndigheter och leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) från tredjeländer som deltar i funktionella luftrumsblock.

²⁰ Följande mening ska läggas till i slutet av skäl 25 för att förklara den stegvisa integreringen av tillhandahållandet av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster, inbegripet luftrumsförvaltning: *"Den stegvisa integreringen av tillhandahållandet av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster kan bland annat uppnås genom en integrerad tjänsteleverantör eller genom arbetsavtal mellan två eller flera leverantörer av flygtrafiktjänster, där så är lämpligt".*

4. Funktionella luftrummblock ska särskilt

- a) stödja sig på en flygsäkerhetsbevisning,
- b) vara utformade för att bidra till att uppnå de prestationsmål som fastställts i enlighet med artikel 11,
- c) [...]
- d) [...]
- e) motiveras av det sammanlagda mervärdet, inbegripet en så effektiv användning av tekniska och mänskliga resurser²¹ som möjligt, grundat på lönsamhetsanalyser,
- f) säkerställa en löpande och flexibel överföring av ansvaret för flygkontrolltjänsten mellan flygtrafikledningsenheter, i tillämpliga fall,

²¹ Ordförandeskapet föreslår följande förklarande skäl: "Medlemsstaterna ska se till att det funktionella luftrummblock som de deltar i har potential att successivt ge ett övergripande mervärde, bland annat vad gäller användningen av luftrummet samt tekniska och mänskliga resurser. Effektivast användning av tekniska och mänskliga resurser i ett funktionellt luftrummblock kan uppnås genom bland annat

- gemensam utbildningsinfrastruktur för anställda inom flygtrafiktjänster,
- synkroniserade livscyklar för tekniska ATM-system,
- harmoniserade ATM-system och ATM-verktyg,
- rationaliserade kapitalutgifter som på lämpligt sätt beaktar all den utveckling som krävs för en hållbar flygledningstjänst på lång sikt,
- samordning av investeringsplaner för leverantörer av flygtrafiktjänster,
- inrättande av gemensamma kontrollcentrum där så är förmånligt,
- gemensam utveckling av CNS-infrastruktur,
- gränsöverskridande tillhandahållande av tjänster eller gränsöverskridande delegering av flygtrafiktjänster,
- samordnat tillhandahållande av flygbriefingtjänster,
- tillnärmning av tillsynsstrukturer som inbegriper nationella tillsynsmyndigheter,
- gemensamma beredskapsarrangemang."

- g) [...]
- h) uppfylla de villkor som härrör från regionala överenskommelser som har ingåtts inom Icao,
- i) respektera befintliga regionala avtal vid ikraftträdandet av denna förordning, särskilt avtal med europeiska tredjeländer,

4a. Funktionella luftrumsblock ska också uppfylla följande krav i samordning med nätverksförvaltaren enligt artikel 17:

- Säkerställa en flexibel användning av luftrummet som är så effektiv som möjligt, med beaktande av kraven på flygtrafiken från civila och militära användare av luftrummet.
- Göra det möjligt att utforma luftrummet på ett så effektivt sätt som möjligt.
- Säkerställa förenlighet med det europeiska flygvägsnät som inrättats i enlighet med artikel 17.
- Säkerställa förenlighet mellan de olika luftrumskonfigurationerna.

5. Kraven i denna artikel får uppfyllas genom att medlemsstater, nationella tillsynsmyndigheter och leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) deltar i ett eller flera funktionella luftrumsblock.

6. [...] (*flyttad till artikel 9.5*)

7. Medlemsstaterna ska anmäla inrättandet och varje ändring av funktionella luftrumsblock till kommissionen, särskilt överenskommelser mellan medlemsstaterna och beslut om gemensamt utnämmande. Innan kommissionen meddelas om inrättandet av ett funktionellt luftrumsblock ska den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna överlämna erforderliga uppgifter till kommissionen, de övriga medlemsstaterna och andra intressenter och ge dem möjlighet att inkomma med synpunkter.
- 7a. Den överenskommelse genom vilken ett funktionellt luftrumsblock inrättas ska innehålla de nödvändiga bestämmelserna om hur blocket kan ändras och hur en medlemsstat kan utträda ur blocket, inbegripet övergångsarrangemang.
8. Vid problem mellan två eller flera medlemsstater om ett funktionellt luftrumsblock som rör luftrum som faller inom deras ansvarsområden, får de berörda medlemsstaterna tillsammans överlämna ärendet till kommittén för yttrande. Yttrandet ska tillställas de berörda medlemsstaterna. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 6 ska medlemsstaterna ta hänsyn till det yttrandet för att finna en lösning.
9. Efter att ha mottagit de meddelanden från medlemsstaterna som avses i punkt 7, ska kommissionen bedöma huruvida vart och ett av de funktionella luftrumsblocken uppfyller kraven i punkterna 4 och 4a och lägga fram resultaten inför medlemsstaterna för diskussion. Om kommissionen finner att en eller flera av de funktionella luftrumsblocken inte uppfyller kraven, ska den inleda en dialog med de berörda medlemsstaterna i syfte att nå samförstånd om de åtgärder som är nödvändiga för att rätta till situationen.

10. Genomförandet av ett funktionellt luftrumsblock får bygga på en operativ plan där de åtgärder som leverantörer av flygtrafiktjänster, nationella tillsynsmyndigheter och andra intressenter ska vidta för att uppfylla kraven i punkterna 4 och 4a beskrivs. Om en sådan operativ har utarbetats ska den anmälas till kommissionen. Före fastställandet av den operativa planen ska de medlemsstater som deltar i ett funktionellt luftrumsblock se till att intressenterna ges tillräcklig information och bereds möjlighet att lämna synpunkter.
11. Kommissionen får anta åtgärder avseende de uppgifter som ska tillhandahållas av medlemsstaten eller medlemsstaterna enligt punkt 7. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.
12. Denna artikel ska inte påverka tillämpningen av eventuella avtal om funktionella luftrumsblock mellan medlemsstaterna som gäller den dag då denna förordning träder i kraft²².

Artikel 16a

Industriella partnerskap

1. Leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) ska sträva efter att ingå industriella partnerskap till stöd för genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och för att förbättra kvaliteten på det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Industriella partnerskap får ingås oberoende av, eller inom ett eller flera funktionella luftrumsblock eller delar av dessa.

²² Kommissionen föreslår tillägg av: *"och som är förenliga med gällande lagstiftning vid den tidpunkt då de inrättades."*

2. Industriella partnerskap ska vara samarbetsavtal för att förbättra kvaliteten på åtminstone ett av de nyckelprestationsområden i det prestationssystem som avses i artikel 11. Industriella partnerskap ska inrättas av två eller fler partner som bidrar till tillhandahållandet av en eller fler flygtrafiktjänster. Industriella partnerskap får förutom leverantörer av flygtrafiktjänster även omfatta andra intressenter.
3. [...]
4. Leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som ingår industriella partnerskap ska hålla tillsynsansvariga medlemsstater underrättade om sin verksamhet.

Nätverkets förvaltning och utformning

1. Nätverket för flygledningstjänsten ska genom sina funktioner och tjänster möjliggöra optimerad användning av luftrummet och säkerställa att luftrumets användare kan trafikera förstahandsflygvägar, samtidigt som maximal tillgång till luftrum och flygtrafiktjänster möjliggörs. Dessa nätverksfunktioner och nätverkstjänster ska inrikta sig på stöd till initiativ på nationell nivå och på nivån av funktionella luftrumsblock och utföras med respekt för principen om åtskillnad mellan regleringsuppgifter och driftsmässiga uppgifter.²³
2. För att uppnå de mål som avses i punkt 1 ska kommissionen, utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för nationella flygvägar och luftrumsstrukturer, se till att följande uppgifter utförs av nätverksförvaltaren:
 - a) Utveckling av det europeiska flygvägsnätet och stöd till optimeringen av luftrumets utformning genom samarbete med de leverantörer av flygtrafiktjänster, myndigheter i medlemsstaterna och funktionella luftrumsblock som avses i artikel 16.
 - b) Samordning av knappa resurser inom de frekvensband som används av den allmänna flygtrafiken, särskilt radiofrekvenser samt samordning av transponderkoder.
 - c) Central tjänst för flödesplanering.
 - d) Tillhandahållande av en portal med luftfartsinformation i enlighet med artikel 23.

²³ Ordförandeskapet föreslår att följande förklaring läggs till i ett skäl: *"Nätverksfunktioner och nätverkstjänster bör syfta till både bättre resultat och kostnadsbesparingar för det europeiska nätet för flygledningstjänst utan att medföra att uppgifter och ansvarsområden för leverantörer av flygtrafiktjänster, det gemensamma Sesar-företaget, lanseringsansvarig eller Easa överlappar varandra eller dubblas."*

- e) [...].
- f) Central samordningsfunktion vid nätverkskriser.
- g) Stödtjänst(er) eller delar därav, med förbehåll för de krav som avses i artikel 10.5.

De uppgifter som förtecknas i denna punkt ska inte inbegripa antagandet av bindande bestämmelser av allmän räckvidd eller fattandet av politiska beslut. De ska ta hänsyn till förslag som framlagts på nationell nivå och på nivån av funktionella luftrumsblock. De ska utföras i samarbete med militära myndigheter i enlighet med överenskomna rutiner för flexibel användning av luftrummet.

Kommissionen får, efter samråd med kommittén och i överensstämmelse med det förfarande som avses i punkt 4, utse Eurocontrol eller något annat opartiskt och behörigt organ att utföra nätverksförvaltarens uppgifter. Dessa uppgifter ska, på medlemsstaternas och intressenternas vägnar, utföras på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt. De ska styras på lämpligt sätt, med erkännande av principen om separat ansvar för tillhandahållande av tjänster respektive reglerande uppgifter, med beaktande av behoven för hela nätverket för flygledningstjänsten och med deltagande av luftrumets användare, leverantörerna av flygtrafiktjänster och flygplatsoperatörerna.

3. Med hänvisning till den förteckning som anges i punkt 2 får kommissionen närmare ange uppgifter, i synnerhet vad avser stödtjänster, om nätverksförvaltaren tillhandahåller dem på ett centraliserat sätt i enlighet med artikel 10.5. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

4. Kommissionen ska anta närmare bestämmelser avseende följande:
- a) Samordningen och harmoniseringen av processer och förfaranden för att effektivera förvaltningen av frekvenser för flyget, inbegripet framtagning av principer och kriterier.
 - b) Den centrala uppgiften att samordna arbetet med att tidigt identifiera och tillgodose behoven av frekvenser inom de frekvensband som tilldelats den allmänna flygtrafiken i Europa, till stöd för utformningen och driften av det europeiska luftfartssystemet.
 - c) Ytterligare nätverksfunktioner och nätverkstjänster, enligt definitionerna i generalplanen för flygledningstjänsten.
 - d) Arrangemang för beslutsfattande i samarbete mellan medlemsstaterna, leverantörerna av flygtrafiktjänster och nätverksförvaltaren, i anslutning till de uppgifter som avses i punkt 2.
 - e) Arrangemang för nätverksförvaltarens bedrivande av verksamhet som ett oberoende och kostnadseffektivt organ som tillhandahåller nätverksfunktioner och nätverkstjänster med deltagande av alla berörda operativa intressenter.
 - f) Förfaranden för samråd med intressenter vid beslutsfattandet på både nationell och europeisk nivå.

- g) Arbetet med att mellan nätverksförvaltaren och de nationella frekvensförvaltarna fördela uppgifter och ansvar inom det radiospektrum som av Internationella telekommunikationsunionen upplåtits för allmän flygtrafik, så det skapas garantier för att den nationella frekvensförvaltningsfunktionen fortsätter att sköta sådana uppgifter som inte påverkar nätet. I sådana fall som faktiskt påverkar nätet ska de nationella frekvensförvaltarna samarbeta med nätverksförvaltaren för att frekvenserna ska användas så ändamålsenligt som möjligt.
- h) Arbetet med att mellan nätverksförvaltaren, medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster fördela uppgifter och ansvar inom stödet för luftrumets utformning, särskilt följande:
- i) Nätverksförvaltaren ska samarbeta med medlemsstaterna och leverantörer av flygtrafikledningstjänster på nationell nivå eller på funktionell luftrumsblocknivå för att identifiera och utvärdera bristande effektivitet i luftrumets utformning och oförenlighet mellan de olika luftrumskonfigurationerna.
 - ii) Medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska i samråd med nätverksförvaltaren utforma korrigerande åtgärder för att åtgärda denna identifierade bristande effektivitet för att i största möjliga utsträckning tillgodose behoven hos samtliga användare av luftrummet och flygplatsoperatörer.
 - iii) Med förbehåll för de behöriga myndigheternas relevanta beslut på nationell nivå eller funktionell luftrumsblocknivå ska leverantörerna av flygtrafikledningstjänster i samordning med nätverksförvaltaren genomföra dessa åtgärder, antingen var för sig eller tillsammans inom funktionella luftrumsblock.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

5. Andra aspekter av luftrumets utformning än de som avses i punkterna 2, 4 c och 4 h ska behandlas på nationell nivå eller på nivån av funktionella luftrumsblock. Denna utformningsprocess ska beakta flygtrafikbelastningar, säsongsvariationer och komplexitet samt prestationsplaner och ska inbegripa fullt samråd med relevanta användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder användare av luftrummet, och i förekommande fall, militära myndigheter.

Artikel 18

Förhållandet mellan tjänsteleverantörer

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster får använda sig av tjänster från andra leverantörer som har blivit certifierade eller deklarerade i unionen samt från militära tjänsteleverantörer i enlighet med artikel 1.3 i förordning (EG) nr 216/2008.
2. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska formalisera sina arbetsrelationer med hjälp av skriftliga avtal eller likvärdiga juridiska överenskommelser i vilka leverantörernas särskilda uppgifter och funktioner fastställs och som möjliggör ett utbyte av verksamhetsrelaterade uppgifter mellan alla tjänsteleverantörerna när det gäller allmän flygtrafik. Dessa överenskommelser ska anmälas till de berörda nationella tillsynsmyndigheterna.
3. För tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster krävs medlemsstaternas godkännande. För tillhandahållandet av flygvädertjänster krävs medlemsstaternas godkännande, om de har utsett en leverantör med ensamrätt i enlighet med artikel 9.1.

Artikel 19

Förhållandet till intressenter

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska inrätta samrådsmekanismer för samråd med relevanta grupper av luftrumsanvändare och flygplatsoperatörer när det gäller alla större frågor som är knutna till de tjänster som tillhandahålls, däribland relevanta ändringar av luftrumskonfigurationer eller strategiska investeringar av relevant betydelse för tillhandahållandet av och/eller avgifterna för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS). Samråden ska genomföras på ett sätt som står i proportion till omfattningen av de tillhandahållna tjänsterna.

Artikel 20

Förhållandet till militära myndigheter

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

Insyn i räkenskaper

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska, oavsett form för ägande och rättslig form, utforma, inlämna till granskning och offentliggöra sina finansiella räkenskaper. Dessa räkenskaper ska överensstämma med de internationella redovisningsstandarder som antagits av unionen. Om det på grund av tjänsteleverantörens rättsliga status inte är möjligt att uppnå full överensstämmelse med de internationella redovisningsstandarderna, ska leverantören sträva efter att i möjligaste mån uppfylla dessa krav.
2. I varje fall ska leverantörer av flygtrafiktjänster offentliggöra en årsredovisning och regelbundet underställas en oberoende revision.
3. Vid tillhandahållande av ett paket av tjänster ska leverantörer av flygtrafiktjänster identifiera och lämna upplysning om de kostnader och inkomster som härrör från flygtrafiktjänster, uppdelade i enlighet med det avgiftssystem för flygtrafiktjänster som avses i artiklarna 12 och 13 och, vid behov, ge en sammanställd redovisning för tjänster som inte är flygtrafiktjänster på samma sätt som de skulle vara tvungna att göra om de berörda tjänsterna tillhandahölls av separata företag.
4. Medlemsstaterna ska utse behöriga myndigheter som ska ha rätt att ta del av räkenskaperna för de tjänsteleverantörer som tillhandahåller tjänster inom det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde.
5. Medlemsstaterna får tillämpa övergångsbestämmelserna i artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder²⁴ på leverantörer av flygtrafiktjänster som omfattas av denna förordning.

²⁴ EUT L 243, 11.9.2002, s. 1.

Tillgång till och skydd av uppgifter

1. När det gäller allmän flygtrafik ska relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter utbytas i realtid mellan alla leverantörer av flygtrafiktjänster, lufterummets användare och flygplatser så att deras operativa behov kan underlättas. Uppgifterna ska användas endast för verksamhetsrelaterade ändamål.
2. Berörda myndigheter, certifierade eller deklarerade leverantörer av flygtrafiktjänster, lufterummets användare och flygplatser ska beviljas tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter på ett icke-diskriminerande sätt utan att detta påverkar säkerhets- eller försvarspolitiska intressen.
3. Certifierade eller deklarerade tjänsteleverantörer, användare av lufterummet och flygplatser ska fastställa standardvillkor för tillgång till andra relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter än sådana som avses i punkt 1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska godkänna dessa standardvillkor. Kommissionen får fastställa åtgärder avseende de förfaranden som ska följas för utbyte av uppgifter och den berörda typen av uppgifter när det gäller dessa villkor för tillgång och deras godkännande. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

KAPITEL IV

LUFTRUMMET OCH DRIFTSKOMPATIBILITET

Artikel 23

Digital luftfartsinformation

1. Utan att det påverkar medlemsstaternas offentliggörande av luftfartsinformation och i överensstämmelse med det offentliggörandet ska kommissionen, i samarbete med nätverksförvaltaren, säkerställa tillgången till luftfartsinformation av hög kvalitet i digital form som presenteras på ett harmoniserat sätt och som uppfyller kraven hos alla relevanta användare i fråga om uppgifternas kvalitet och aktualitet.
2. Vid tillämpningen av punkt 1 ska kommissionen se till att det utvecklas en infrastruktur för luftfartsinformation på unionsnivå i form av en digital integrerad briefingportal med obegränsad tillgång för intressenter. Den infrastrukturen ska integrera tillgången till och tillhandahållandet av sådana begärda uppgifter som till exempel, men inte begränsat till, luftfartsinformation, information från rapportplatser för flygtrafikledningen, meteorologisk information och information om flödesplanering.
3. Kommissionen ska anta åtgärder för inrättandet och genomförandet av en digital integrerad briefingportal. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

*Artikel 23a*²⁵

Flexibel användning av luftrummet

1. Med beaktande av hur de militära frågorna under deras ansvar är organiserade ska medlemsstaterna säkerställa en enhetlig tillämpning inom det gemensamma europeiska luftrummet av det koncept för flexibel användning av luftrummet som beskrivits av Icao och utarbetats av Eurocontrol för att underlätta luftrumsplanering och flygledningstjänst i samband med den gemensamma transportpolitiken och i överensstämmelse med generalplanen för flygledningstjänsten.
2. Medlemsstaterna ska årligen rapportera till kommissionen om tillämpningen av systemet med en flexibel användning av luftrummet med avseende på det luftrum som omfattas av deras ansvar i samband med den gemensamma transportpolitiken.
3. När det blir nödvändigt att stärka och harmonisera tillämpningen av systemet med flexibel användning av luftrummet inom det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt efter rapporter som lagts fram av medlemsstater, ska kommissionen anta åtgärder inom ramen för den gemensamma transportpolitiken. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

²⁵ Tidigare artikel 7 i förordning 551/2004, som anpassats till EUF-fördraget.

Artikel 24

Teknisk utveckling och driftskompatibilitet för flygledningstjänsten

1. Kommissionen ska anta närmare bestämmelser för främjande av teknisk utveckling och driftskompatibilitet för flygledningstjänsten, och bestämmelserna ska stå i samband med utarbetandet och tillämpningen av generalplanen för flygledningstjänsten. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3 före genomförandet av generalplanen för flygledningstjänsten.
2. När det gäller de bestämmelser som avses i punkt 1 ska artikel 17.2 b i förordning (EG) nr 216/2008 tillämpas. När så är lämpligt ska kommissionen begära att Easa tar med dessa bestämmelser i sitt årliga arbetsprogram enligt artikel 56 i den förordningen.

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 25

Anpassning av bilagorna

Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ändra²⁶ de villkor som förtecknas i bilaga II punkterna 2 b–h för certifikat som ska tilldelas leverantörer av flygtrafiktjänster, för att ta hänsyn till de erfarenheter som gjorts av nationella tillsynsmyndigheter vid tillämpningen av dessa krav och villkor eller till utvecklingen av system för flygledningstjänst när det gäller driftskompatibilitet och integrerat tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

²⁶ Bilaga I har nu slagits ihop med bilaga V i förordning (EG) nr 216/2008.

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 25 ska ges till kommissionen för en period av fem år från [den dag då denna förordning offentliggörs]. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 25 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Det är särskilt viktigt att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inklusive experter från medlemsstaterna, innan dessa delegerade akter antas. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

²⁷ Kommissionen har en reservation mot artiklarna 26 och 27, särskilt artikel 26.4.

5. En delegerad akt som antas enligt artikel 25 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 27

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för det gemensamma luftrummet (nedan kallad *kommittén*), som ska bestå av två företrädare för varje medlemsstat och ha en ordförande från kommissionen. Kommittén ska säkerställa att samtliga användares intressen när så är lämpligt beaktas. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
4. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Kommissionens samråd med intressenter

1. Kommissionen ska inrätta en mekanism på unionsnivå för att vid behov samråda i frågor som rör genomförandet av denna förordning. Den specifika branschvisa dialogkommitté som inrättades genom kommissionens beslut 98/500/EG ska delta i konsultationen.
2. Intressenterna kan bestå av
 - leverantörer av flygtrafiktjänster eller relevanta grupper som företräder dessa,
 - nätverksförvaltaren,
 - flygplatsoperatörer eller relevanta grupper som företräder dessa,
 - användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder dessa,
 - militären,
 - tillverkningsindustrin,
 - representativa yrkesorganisationer, och
 - nationella flygplatssamordnare.
3. Kommissionen ska göra resultatet av samrådet tillgängligt för medlemsstaterna.

Artikel 29

Samrådsorgan för industrin

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

Artikel 30

Förbindelser med tredjeländer

Unionen och dess medlemsstater ska stödja och ha som mål att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta länder som inte är medlemmar av Europeiska unionen. I detta syfte ska de sträva efter att inom ramen för avtal med angränsande tredjeländer utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till dessa länder. Dessutom ska de sträva efter att samarbeta med dessa länder, antingen inom ramen för funktionella luftrumsblock eller avtal om nätverksfunktioner, eller inom ramen för avtalet mellan Europeiska unionen och Eurocontrol om en allmän ram för ökat samarbete.

Artikel 31

Stöd från andra organ

Kommissionen får begära stöd från andra organ för fullgörandet av sina uppgifter enligt denna förordning, bland annat från Eurocontrol inom ramen för avtalet mellan EU och Eurocontrol.

Artikel 32

Sekretess

1. Varken de nationella tillsynsmyndigheterna, som agerar i enlighet med sin nationella lagstiftning, kommissionen, nätverksförvaltaren eller organet för prestationsgranskning får röja förtrolig information, särskilt om informationen avser leverantörer av flygtrafiktjänster, deras affärsmässiga förhållanden eller deras kostnadskomponenter.
2. Punkt 1 ska inte påverka de nationella tillsynsmyndigheternas eller kommissionens rätt att röja information när detta behövs för att de ska kunna uppfylla sina uppgifter; ett sådant röjande ska vara proportionerligt och ta i beaktande de berättigade intressena för leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatser eller andra relevanta intressenter när det gäller skyddet av kommersiellt känsliga uppgifter.
3. Information och data som lämnas enligt avgiftssystemet i artikel 12 ska offentliggöras.

Artikel 33

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för i första hand lufttrumsanvändares och tjänsteleverantörers överträdelser av denna förordning. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Artikel 34

Granskning och metoder för konsekvensbedömning

1. Kommissionen ska regelbundet granska hur denna förordning tillämpas, och rapportera detta till Europaparlamentet och rådet i slutet av varje referensperiod som avses i artikel 11.5d. Kommissionen får när så är motiverat i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna som är relevanta för tillämpningen av denna förordning.
2. Rapporterna ska innehålla en bedömning av de resultat som uppnåtts genom de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning, inbegripet lämplig information om utvecklingen i sektorn, i synnerhet gällande ekonomiska, sociala, miljömässiga, sysselsättningsrelaterade och tekniska aspekter samt om tjänsternas kvalitet, med beaktande av de ursprungliga målen och framtida behov.

Artikel 35

Garantier

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

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

Artikel 36

[...]

Artikel 37

Upphävande

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

Förordning (EG) 552/2004 upphävs, med undantag för

- artiklarna 5 och 6 och bilagorna III och IV i den förordningen som ska fortsätta att tillämpas för försäkringar fram till ikraftträdandet av de relevanta genomförandeåtgärder som avses i artikel 8b.6 i förordning (EG) nr 216/2008,
- artiklarna 4 och 7 i den förordningen som ska fortsätta att tillämpas fram till ikraftträdandet av de relevanta genomförandeåtgärder som avses i artikel 24 och i artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008.

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

Artikel 38

Ikraftträdande och tillämpning

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

Artikel 3 ska tillämpas 18 månader efter det att denna förordning har trätt i kraft, med undantag för de medlemsstater som inom sex månader efter det att denna förordning har trätt i kraft meddelar kommissionen om sitt beslut om att inrätta en nationell tillsynsmyndighet i form av flera rättsligt åtskilda organ, i vilket fall artikel 3 ska tillämpas 48 månader efter det att denna förordning har trätt i kraft.

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

Utfärdad i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar

Ordförande

Ordförande

[Utgår och införlivas med bilaga V till Easa-förordningen (se dok. 15472/14)]

VILLKOR SOM SKA KNYTAS TILL CERTIFIKAT

1. I certifikaten ska följande anges:
 - a) Den nationella tillsynsmyndighet som har utfärdat certifikatet.
 - b) Sökanden (namn och adress).
 - c) De tjänster och, i förekommande fall de funktioner, som leverantören är certifierad för.
 - d) En försäkran om att sökanden överensstämmer med de gemensamma krav som fastställs i artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008.
 - e) Datum för utfärdande av certifikatet och dess giltighetsperiod.
2. Ytterligare villkor som knyts till certifikaten kan, i förekommande fall, avse följande:
 - a) Luftrumsanvändarnas tillgång till flygtrafiktjänster på en icke-diskriminerande grundval och krav i fråga om sådana tjänsters prestanda, inklusive säkerhet och driftskompatibilitet.
 - b) Driftsspecifikationerna för den eller de särskilda tjänsterna.
 - c) Den tidpunkt då tjänsterna skall tillhandahållas.
 - d) De olika driftsutrustningar som skall användas inom de särskilda tjänsterna.
 - e) Avgränsning eller begränsning av annan verksamhet än den som avser tillhandahållande av flygtrafiktjänster.
 - f) Kontrakt, överenskommelser eller andra bestämmelser mellan tjänsteleverantören och en tredje part vilka rör tjänsterna.

- g) Tillhandahållande av den information som rimligen kan krävas för att kontrollera att tjänsterna överensstämmer med de gemensamma kraven, inklusive planer och ekonomiska och verksamhetsrelaterade uppgifter, samt viktigare ändringar av typen och/eller omfattningen av de flygtrafiktjänster som tillhandahålls.
 - h) Andra villkor av rättslig art som inte är specifika för flygtrafiktjänster, t.ex. villkor som avser upphävande eller återkallande av certifikatet.
-

JÄMFÖRELSETABELL

Förordning 549/2004	Förordning 550/2004	Förordning 551/2004	Förordning 552/2004	Denna förordning
Artikel 1.1–1.3				Artikel 1.1–1.3
		Artikel 1.3		Artikel 1.4
Artikel 1.4				Artikel 1.5
	Artikel 1			-----
		Artikel 1.1, 1.2 och 1.4		-----
			Artikel 1	-----
Artikel 2 leden 1–35				Artikel 2 leden 1–35
				Artikel 2 leden 36–38
Artikel 2 leden 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				----- -
Artikel 3				----- -
Artikel 4.1 och 4.2				Artikel 3.1 och 3.2

				Artikel 3.3 och 3.4
Artikel 4.3				Artikel 3.5
				Artikel 3.6
Artikel 3.4–3.5				Artikel 3.7 och 3.8
				Artikel 3.9
	Artikel 2.1			Artikel 4.1a
				Artikel 4.1 b–g
	Artikel 2.2			Artikel 4.2
				Artikel 5.1 och 5.2
	Artikel 2.3–2.6			Artikel 5.3–5.6
	Artikel 3.1 och 3.2			Artikel 6.1 och 6.2
			Artikel 8.1 och 8.3	Artikel 6.3 och 6.4
				Artikel 6.5

			Artikel 8.2 och 8.4	-----
	Artikel 6			-----
Artikel 10.1				Artikel 7.1
				Artikel 7.2
	Artikel 7.1			Artikel 8.1
				Artikel 8.2
	Artikel 7.4 och 7.6			Artikel 8.3 och 8.4
	Artikel 7.2, 7.3, 7.5, 7.7–7.9			-----
	Artikel 8			Artikel 9
				Artikel 10
	Artikel 9			-----
Artikel 11				Artikel 11
	Artikel 14			Artikel 12
	Artikel 15			Artikel 13
	Artikel 16			Artikel 14

	Artikel 15a			Artikel 15
	Artikel 9a.1			Artikel 16.1 och 16.3
				Artikel 16.2
	Artikel 9a.2 i			-----
	Artikel 9a.2			Artikel 16.4
				Artikel 16.5
	Artikel 9a.3–9a.9			Artikel 16.6–16.12
	Artikel 9b			-----
		Artikel 6.1–6.2 b		Artikel 17.1 och 17.2 b
				Artikel 17.2 c–e
		Artikel 6.3–6.4 d		Artikel 17.3–17.4 d
				Artikel 17.4 e
		Artikel 6.4 e–f		Artikel 17.4 f–g

		Artikel 6.5 och 6.7		Artikel 17.5 och 17.6
		Artikel 6.8 och 6.9		-----
	Artikel 10			Artikel 18
				Artikel 19
	Artikel 11			Artikel 20
	Artikel 12			Artikel 21
	Artikel 13			Artikel 22
		Artikel 3		-----
		Artikel 3a		Artikel 23
		Artikel 4		-----
		Artikel 7		-----
		Artikel 8		-----
			Artikel 3	Artikel 24.1 och 24.2
			[...]	-----
			Artikel 2 [...]	-----
			Artiklarna [...] 4–7	-----
	Artikel 17.1			Artikel 25

				Artikel 26
Artikel 5.1–5.3				Artikel 27.1–27.3
Artikel 5.4 och 5.5				-----
Artikel 10.2 och 10.3				Artikel 28.1 och 28.2
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 12.2–12.4				Artikel 34.1–34.3
Artikel 12.1				-----
	Artikel 18a			-----
		Artikel 10		-----
Artikel 13				Artikel 35
Artikel 13a				Artikel 36

			Artikel 10	-----
			Artikel 11	Artikel 37
	Artikel 19.1			Artikel 38
	Artikel 19.2			-----
	Bilaga I		Bilaga V	Bilaga I
			Bilaga I	-----
	Bilaga II			Bilaga II
			Bilaga II	-----
				Bilaga III
			Bilaga III	-----
			Bilaga IV	-----
