



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 22. juni 2021
(OR. en)

9616/21

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

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

ARBEJDSDOKUMENT

fra: Generalsekretariatet for Rådet
til: delegationerne

Tidl. dok. nr.: ST 9490/21 + COR1-5
Komm. dok. nr.: ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20

Vedr.: Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning)
– Generel indstilling (den 3. juni 2021)

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

2013/0186 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

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

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).

- (2) Med Europa-Parlamentets og Rådets vedtagelse af den første lovpakke om et fælles europæisk luftrum, nemlig forordning (EF) nr. 549/2004, forordning (EF) nr. 550/2004, forordning (EF) nr. 551/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004⁶ er der fastlagt et solidt retsgrundlag for et homogent og sikkert lufttrafikstyringssystem (ATM-system). Vedtagelsen af den anden lovpakke, dvs. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009⁷, styrkede initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum yderligere i kraft af indførelsen af koncepterne præstationsordning og netforvalter, som skulle forbedre det europæiske ATM-nets præstation yderligere. Forordning (EF) nr. 552/2004 blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139⁸, da de nødvendige bestemmelser til sikring af interoperabilitet mellem ATM-systemer, -komponenter og -procedurer er indarbejdet i sidstnævnte forordning.
- (3) For at tage hensyn til de ændringer, der er indført ved forordning (EU) 2018/1139, er det nødvendigt at tilpasse nærværende forordnings indhold til indholdet af forordning (EU) 2018/1139 og parallelt hermed at ændre sidstnævnte forordning.
- (4) I artikel 1 i Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart anerkender de kontraherende stater, at "enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over luftrummet over dens territorium". Det er inden for rammerne af denne højhedsret, at Unionens medlemsstater med forbehold af gældende internationale konventioner udøver en offentlig myndigheds beføjelser, når de kontrollerer lufttrafikken.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 34).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

- (4a) Denne forordning bør ikke berøre medlemsstaternes rettigheder og ansvar i henhold til Chicagokonventionen.
- (5) Gennemførelsen af den fælles transportpolitik kræver et effektivt lufttrafiksystem, der gør det muligt at afvikle lufttrafikken sikkert, regelmæssigt og bæredygtigt, idet anvendelsen af luftrummet og kapaciteten optimeres, der bidrages til luftfartens bæredygtighed, og den frie bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser lettes.
- (6) Den samtidige forfølgelse af målene om at øge sikkerhedsstandarderne for lufttrafikken og forbedre den generelle præstation for ATM og luftfartstjenester (ANS) for almen lufttrafik i Europa gør det påkrævet, at der tages højde for den menneskelige faktor. Derfor bør medlemsstaterne værne om principperne om en åben rapporteringskultur ("just culture"). Udtalelserne og anbefalingerne fra ekspertgruppen vedrørende det fælles europæiske luftrums menneskelige dimension⁹ bør overvejes og tages i betragtning.
- (7) Forbedringer af ATM's miljøpræstationer bidrager også til at opfylde målsætningerne i Parisaftalen, Kommissionens meddelelse om den europæiske grønne pagt, Rådets konklusioner om Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet og den digitale dagsorden for Europa, navnlig ved at nedbringe luftfartens emissioner.
- (7a) Luftrummet er en fælles ressource for alle brugerkategorier, som bør udnyttes fleksibelt af dem alle for at sikre lige adgang og gennemskuelige vilkår, idet der dog må tages hensyn til medlemsstaternes sikkerheds- og forsvarsbehov og til deres forpligtelser i internationale organisationers regi.
- (8) I 2004 vedtog medlemsstaterne en generel erklæring om militære spørgsmål i forbindelse med det fælles europæiske luftrum¹⁰, som de har gentaget. I henhold til nævnte erklæring bør medlemsstaterne navnlig udvide det civile/militære samarbejde og, hvis og i den udstrækning alle berørte medlemsstater anser det for nødvendigt, lette samarbejdet mellem deres væbnede styrker i alle sager i forbindelse med lufttrafikstyring.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Jf. EUT L 96 af 31.3.2004, s. 9.

- (9) Beslutninger vedrørende indholdet, omfanget og gennemførelsen af militære operationer og militær træningsflyvning henhører ikke under Unionens beføjelser i henhold til artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
- (9a) Medlemsstaterne kan, hvor det er relevant sammen med tredjelande, etablere funktionelle luftrumsblokke for at udvikle bedre samarbejde og koordinering med henblik på at fremme lufttrafikstyringsnettets præstationer inden for det fælles europæiske luftrum og mindske miljøpåvirkningerne.
- (10) Medlemsstaterne bør udpege en national tilsynsmyndighed til at varetage de opgaver, som påhviler en sådan myndighed i henhold til denne forordning. For at sikre et sammenhængende og forsvarligt tilsyn med luftfartstjenesterne i Europa bør de nationale tilsynsmyndigheder garanteres en tilstrækkelig uafhængighed og tilstrækkelige midler. Finansieringen af disse myndigheder bør navnlig garantere deres uafhængighed og sætte dem i stand til at operere i overensstemmelse med principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikkeforskelsbehandling og proportionalitet. De nationale tilsynsmyndigheders personale bør handle uafhængigt, og de bør navnlig undgå interessekonflikter mellem udøvelsen af luftfartstjenester og udførelsen af deres opgaver. Dette bør hverken forhindre, at en national tilsynsmyndighed indgår i en regulerende myndighed med kompetence inden for flere regulerede sektorer, forudsat at den pågældende regulerende myndighed opfylder uafhængighedskravene, eller forhindre, at den forenes, hvad angår organisationsstrukturen, navnlig med den nationale kompetente myndighed, der er udpeget i henhold til forordning (EU) 2018/1139 eller den nationale konkurrencemyndighed.
- (11)
- (12) De nationale tilsynsmyndigheder spiller en central rolle i gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, og de bør derfor samarbejde indbyrdes for at muliggøre udveksling af oplysninger om deres arbejde og principper for beslutningstagning, bedste praksis og procedurer samt med hensyn til anvendelsen af denne forordning og udvikle en fælles strategi, herunder gennem øget samarbejde på regionalt plan. Dette samarbejde bør foregå regelmæssigt.
- (13)

- (14) En luftfartstjenesteudøver bør tillades at udbyde sine tjenester i Unionen på ikkediskriminerende vilkår, hvis vedkommende er i besiddelse af et certifikat eller en erklæring i henhold til artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139.
- (14a) I henhold til artikel 2, stk. 3, litra c), i forordning (EU) 2018/1139 finder nævnte forordning, herunder kravet om certificering i artikel 41, ikke anvendelse på ATM/ANS, der leveres eller stilles til rådighed af militæret. I overensstemmelse hermed bør medlemsstaterne også kunne tillade udøvelse af sådanne luftfartstjenester i hele eller en del af luftrummet under deres anvendelsesområde uden certificering og/eller anvendelse af hele eller en del af nærværende forordning. I så fald bør de berørte medlemsstater navnlig kunne udpege de berørte militære tjenesteudøvere til udøvelse af lufttrafiktjenester eller meteorologiske tjenester (MET) i overensstemmelse med nærværende forordning.
- (14b) Denne forordning kræver ikke certificering af signaler fra globale satellitnavigationssystemer (GNSS).
- (15) Der bør ikke finde nogen forskelsbehandling sted mellem luftrumsbrugere for så vidt angår adgang til ækvivalente luftfartstjenester.
- (16) Lufttrafiktjenester bør udøves med eneret. Udøvere af sådanne tjenester bør være underlagt krav om udpegelse og krav med hensyn til almenhedens interesse, navnlig hvad angår national sikkerhed og forsvar samt placeringen af deres hovedforretningssted og ejerskab. I den forbindelse bør der tages hensyn til, at udøvelse af lufttrafiktjenester som omhandlet i denne forordning er forbundet med udøvelse af en offentlig myndigheds beføjelser, som ikke er af en økonomisk art og derfor ikke er omfattet af anvendelsen af traktatens konkurrenceregler.
- (16a) Medlemsstaterne bør sikre, at deres nationale ret ikke er til hinder for udpegelsen af en lufttrafiktjenesteudøver, navnlig med den begrundelse at den berørte tjenesteudøver har sit hovedforretningssted i en anden medlemsstat eller er ejet af statsborgere i denne anden medlemsstat, såfremt anvendelsen af sådan national ret indebærer en ubegrundet hindring for den frie udveksling af tjenesteydelser eller etableringsfriheden, hvilket bør vurderes i den enkelte sag i lyset af alle relevante omstændigheder.

- (16b) På grundlag af en analyse af de sikkerhedsmæssige hensyn bør medlemsstaterne kunne udpege med eneret en eller flere MET-udøvere for så vidt angår hele eller en del af det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde, uden at skulle iværksætte en udbudsprocedure.
- (16c) Samarbejdet mellem luftfartstjenesteudøvere er et vigtigt redskab til at forbedre det europæiske ATM-systems præstation og bør fremmes.
- (17) På grundlag af en analyse af de sikkerhedsmæssige hensyn kan medlemsstaterne tillade lufttrafiktjenesteudøvere eller lufthavnsoperatører eller en gruppe af lufthavnsoperatører at udbudsindkøbe kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS), luftfartsinformationstjenester (AIS), lufttrafikdatatjenester (ADS), MET, medmindre den pågældende medlemsstat har udpeget en enkelt MET-udøver, eller tårn- og indflyvningskontrolltjenester med henblik på tårn- og indflyvningskontrol. Muligheden for at gøre brug af sådanne udbudsindkøb kan skabe grundlag for større fleksibilitet og fremme innovation inden for tjenesterne, uden at dette berører sikkerhedsmæssige og specifikke behov, herunder militærets, for så vidt angår fortrolighed, interoperabilitet, systemrobusthed, dataadgang og ATM-sikkerhed.
- (18) Når MET- eller lufttrafiktjenester til tårn- og indflyvningskontrol udbudsindkøbes, bør de ikke være omfattet af den præstationsordning, som er fastsat i denne forordning.
- (19)
- (20) Hvis det er relevant, bør udbudsindkøb af luftfartstjenester gennemføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU¹², medmindre andet er fastsat i henhold til denne forordning, og principperne om ligebehandling, ikkediskrimination og gennemsigtighed samt de gældende bestemmelser i traktaten, navnlig traktatens regler om fri udveksling af tjenesteydelser og etableringsfrihed.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65).

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).

- (21) Trafikstyringen af ubemandede luftfartøjer forudsætter, at fælles informationstjenester, CIS, står til rådighed. For at begrænse omkostningerne ved en sådan trafikstyring bør priserne for CIS, der udøves med eneret, være baseret på omkostningerne samt en rimelig fortjeneste, og de bør underlægges de nationale tilsynsmyndigheders godkendelse. Udøvere af CIS bør gives adgang til relevante operationelle data på fair, rimelige og ikkediskriminerende vilkår, således at det bliver muligt at udøve tjenesten.
- (21a) Adgang til relevante operationelle data for så vidt angår den almene lufttrafik har afgørende betydning for en fleksibel udøvelse af lufttrafikdatatjenester på tværs af landegrænser og på EU-plan. Sådanne data bør derfor stilles til rådighed for relevante interessenter på fair, rimelige og ikkediskriminerende vilkår. Præcise informationer, herunder om luftrumsstatus og de enkelte lufttrafiksituationer, og rettidig formidling heraf til civile og militære flyveledere har direkte indvirkning på operationernes sikkerhed og effektivitet, herunder flyvningernes miljøeffektivitet. Rettidig adgang til opdaterede informationer om luftrumsstatus er væsentlig for alle parter, der ønsker at udnytte disponible luftrumsstrukturer, når de indleverer eller genindleverer deres flyveplan.
- (22) Præstations- og afgiftsordningerne bør sikre en effektiv, bæredygtig og løbende drift af det europæiske ATM-system og har også til formål at gøre luftfartstjenester, som udøves på andre vilkår end markedsvilkår, mere omkostningseffektive og fremme en bedre servicekvalitet. Med dette sigte bør de omfatte relevante og egnede incitament. I lyset af denne målsætning bør præstations ordningen ikke omfatte tjenester, der udbudsindkøbes i overensstemmelse med denne forordning. Præstationsordningen bør omfatte alle luftfartstjenester, som en udpeget lufttrafiktjenesteudøver udøver eller udbudsindkøber fra andre tjenesteudøvere, herunder hvor den pågældende tjenesteudøver udøver luftfartstjenester og lufttrafiktjenester.
- (22a) Der kan udpeges et præstationsvurderingsorgan med henblik på at rådgive og bistå Kommissionen samt de nationale tilsynsmyndigheder i forbindelse med gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningerne.
- (23)
- (24)

- (25) Da udøvelsen af luftfartstjenester i sagens natur rummer grænseoverskridende og netrelaterede elementer, bør overflyvnings præstationerne vurderes i forhold til de unionsdækkende præstationsmål.
- (25a) I betragtning af medlemsstaternes og de nationale tilsynsmyndigheders kendskab til de lokale forhold bør de overlades ansvaret for at udarbejde og vedtage udkastene til præstationsplaner og præstationsmål. Disse planer bør navnlig baseres på input fra den eller de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere for så vidt angår alle de luftfartstjenester, som disse tjenesteudøvere udøver eller udbudsindkøber. Kommissionen bør have ansvaret for at vurdere disse planer. De nationale tilsynsmyndigheder bør også have ansvaret for at overvåge lufttrafiktjenesteudøvernes præstationer og for, hvor det er relevant, at pålægge afhjælpende foranstaltninger.
- (26) Udkast til præstationsplaner bør omfatte overflyvnings præstationsmål, der stemmer overens med de EU-dækkende præstationsmål, samt præstationsmål for tårn- og indflyvningskontrolltjenester på de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet, idet der tages hensyn til lokale forhold og den indbyrdes afhængighed mellem centrale præstationsområder og sikkerhed, og opfylde visse kvalitative kriterier for at sikre, at de fastsatte mål opfyldes på effektiv vis.
- (27) Nettets præstation bør underlægges specifikke kriterier, idet der tages hensyn til netfunktionernes særlige karakter. Nettet bør underlægges præstationsmål på de centrale præstationsområder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet.
- (28) Afgiftsordningen bør baseres på princippet om, at luftrumsbrugerne bør betale for omkostningerne ved udøvelsen af de tjenester, der stilles til rådighed for dem eller er til deres fordel, og som ikke dækkes på anden måde. Omkostninger ved medlemsstaternes nationale myndigheders, herunder de nationale kompetente myndigheders og de nationale tilsynsmyndigheders samt EUROCONTROLS og netforvalterens udøvelse af luftfartstjenester, kan medtages i de fastlagte omkostninger, der opkræves hos luftrumsbrugerne. Afgifterne bør fremme en sikker, effektiv, virkningsfuld og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester med sigte på at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet og opfylde præstationsmålene, og de bør støtte en reduktion af luftfartens miljøvirkninger.

- (29) Det bør være muligt for medlemsstaterne at graduere afgifterne med sigte på at forbedre miljøpræstationerne og servicekvaliteten, navnlig gennem øget anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer, øget kapacitet og færre forsinkelser, samtidig med at et optimalt sikkerhedsniveau opretholdes. Kommissionen bør foretage en gennemførlighedsundersøgelse af indvirkningen af en graduering af afgifterne på lufttrafikken og interessenter samt af bidraget fra denne graduering til opnåelsen af målene med det fælles europæiske luftrum.
- (30)
- (30a) Der bør etableres mekanismer såsom forlængelse, suspendering af en igangværende referenceperiode eller tilpasning af præstationsmål over en referenceperiode for at håndtere uforudsete og betydningsfulde begivenheder, der har væsentlig indflydelse på gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningerne, hvor der kan konstateres en betydelig afvigelse fra trafikprognoserne.
- (30b) Med forbehold af proceduren i artikel 258 i TEUF bør Kommissionen vurdere medlemsstaternes overholdelse af de krav, der er fastsat i præstations- og afgiftsordningerne, og kan, hvor det er relevant, fremsætte en udtalelse om, hvorvidt disse krav er overholdt.
- (31) Der bør stilles krav om gennemsigtighed i luftfartstjenesteudøvernes regnskaber for derigennem at forebygge krydssubsidiering og deraf følgende konkurrenceforvriddning.
- (32) Netfunktionerne bør bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttransportsystemet og støtte opfyldelsen af de EU-dækkende præstationsmål. De bør lette en bæredygtig, effektiv og miljømæssigt optimal udnyttelse af luftrummet og af de knappe ressourcer, afspejle de operationelle behov i forbindelse med implementeringen af den europæiske ATM-netinfrastruktur og yde støtte i tilfælde af netkriser.

- (32a) En række netfunktioner såsom lufttrafikregulering skal koordineres centralt af en enkelt instans til støtte for foranstaltninger, der træffes af medlemsstaterne og de relevante operationelle interessenter. Derfor bør en række opgaver, der bidrager til udførelsen af disse funktioner, udføres af en netforvalter, og dennes aktiviteter bør inddrage alle de berørte operationelle interessenter. Netforvalterens specifikke opgaver bør fastsættes i denne forordning. Netforvalteren bør udpeges af Kommissionen. Kommissionen bør udpege Eurocontrol i betragtning af denne organisations omfattende ekspertise på luftfartsområdet eller en anden upartisk og kompetent instans til at udføre disse opgaver.
- (33) Operationelle interessenter, der skal gennemføre netfunktioner på lokalt og operationelt plan, samt medlemsstaterne bør inddrages fuldt ud i gennemførelsen af disse funktioner og i beslutningstagningsprocessen. I overensstemmelse hermed bør netforvalteren træffe foranstaltninger gennem fælles beslutningstagning, navnlig på grundlag af høring af operationelle interessenter og medlemsstaterne samt detaljerede samarbejdsordninger og -processer med henblik på operation. En sådan fælles beslutningstagningsproces bør så vidt muligt fremme nettets interesser, uden at dette berører sikkerheds- og forsvarsbehov, og være af en sådan art, at problemer løses, og der opnås konsensus, så vidt dette er muligt. For at sikre passende styring for så vidt angår udførelsen af netfunktionerne bør der endvidere nedsættes et netadministrationsorgan, der skal sikre en passende repræsentation af alle inddragede aktørers interesser i gennemførelsen af disse funktioner. Uden at dette berører høringen af netadministrationsorganet om reguleringsmæssige eller strategiske beslutninger såsom godkendelse af netstrategiplanen, bør de foranstaltninger, der vedtages gennem fælles beslutningstagning og af netadministrationsorganet, være af operationel eller teknisk karakter og sikre den daglige operation af nettet i overensstemmelse med målene i denne forordning. Netforvalterens og netadministrationsorganets beslutningsbeføjelser samt anvendelsesområdet for den fælles beslutningstagningsproces bør defineres klart. Retsakter, der vedtages inden for rammerne af netfunktioner, bør kunne underkastes domstolskontrol, hvis det er relevant, i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i traktaten.

(34)

- (35)
- (36) Tilvejebringelsen af komplet og tidstro luftfartsinformation af høj kvalitet har væsentlig indflydelse på sikkerheden og letter adgangen til Unionens luftrum og bevægelsesmulighederne inden for dette. Adgangen til disse data bør lettes ved hjælp af en passende informationsinfrastruktur.
- (37) En sikker og effektiv udnyttelse af luftrummet kan kun opnås gennem et tæt samarbejde mellem civile og militære luftrumsbrugere, hvilket i praksis hovedsagelig baseres på konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet og effektiv civil/militær koordinering som fastlagt af ICAO. Med henblik på at sikre en ensartet anvendelse af dette koncept bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter inden for rammerne af den fælles transportpolitik, og uden at dette berører medlemsstaternes ansvar for deres luftrum.
- (38) SESAR-projektet tilsigter at åbne mulighed for en sikker, effektiv og miljømæssigt bæredygtig lufttransport ved at modernisere det europæiske og globale ATM-system. For at bidrage til dettes fulde effektivitet bør der sikres en passende koordinering af projektets faser. SESAR-definitionsfasen bør munde ud i den europæiske ATM-masterplan, og den bør bidrage til at nå de EU-dækkende præstationsmål.
- (39) Konceptet med fælles projekter bør tilstræbe på en rettidig, koordineret og synkroniseret måde at gennemføre de væsentlige operationelle ændringer, som er fastlagt i den europæiske ATM-masterplan, og som har en indvirkning på hele nettet. Kommissionen bør have til opgave at foretage en cost-benefit-analyse af finansieringen med henblik på at fremskynde implementeringen af SESAR-projektet.
- (40) Overensstemmelse med kravene til ATM-systemer og -komponenter, der er fastsat ved forordning (EU) 2018/1139, bør sikre interoperabilitet mellem disse systemer og komponenter til gavn for det fælles europæiske luftrum.
- (41)

- (42) Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser for at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning, navnlig med hensyn til udpegelse af præstationsvurderingsorganet, gennemførelse af præstations- og afgiftsordningerne, herunder fastsættelse af EU-dækkende præstationsmål, kriterier og procedurer for vurdering af luftfartstjenesteudøvernes og netforvalterens udkast til præstationsplaner og præstationsmål, vurdering og godkendelse af præstationsplanerne, overvågning af præstationer, bestemmelser for forelæggelse af oplysninger om omkostninger og afgifter, indholdet og fastlæggelsen af omkostningsgrundlaget for afgifter og fastsættelse af enhedsrater for luftfartstjenester, incitamentsordninger og risikodelingsmekanismer, bestemmelser om udførelse af netfunktionerne, om udnævnelsen af netforvalteren og fastsættelse af vilkårene og betingelserne for dennes udnævnelse samt netforvalterens opgaver, om netadministrationsorganet, om den fælles beslutningstagningsproces og netforvaltningsordningerne, krav vedrørende tilgængeligheden af operationelle data, anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet samt fastlæggelse af fælles projekter og de styringsmekanismer, der finder anvendelse på dem. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹³. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, bør Kommissionen ikke vedtage udkastet til gennemførelsesretsakt.
- (43) Henholdsvis de arbejdsmarkedsrelaterede og faglige personalesammenslutninger bør høres om alle foreslåede foranstaltninger, der har vigtige sociale eller teknologiske virkninger eller virkninger relateret til den menneskelige dimension eller præstation. På EU-plan bør Sektordialogudvalget, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF¹⁴, og Ekspertgruppen vedrørende den Menneskelige Dimension ligeledes høres.
- (44) De sanktioner, der gælder for overtrædelse af denne forordning, skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning uden at begrænse sikkerheden.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

¹⁴ EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

(44b) Denne forordning er ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan træffe foranstaltninger, der er nødvendige for at beskytte vitale sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser. Desuden berører den ikke medlemsstaternes beføjelse til at fastsætte bestemmelser om organisationen af deres væbnede styrker. Denne beføjelse kan foranledige medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger, der sikrer, at deres væbnede styrker har tilstrækkeligt luftrum til at opretholde et passende uddannelses- og træningsberedskab. Der bør derfor fastsættes en beskyttelsesklausul, der gør det muligt at udøve denne beføjelse.

(45)

(46) Målet for denne forordning, nemlig gennemførelsen af et fælles europæisk luftrum, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastsættes bestemmelser vedrørende oprettelse og hensigtsmæssig operation af det fælles europæiske luftrum med henblik på at styrke lufttrafikkens sikkerhedsstandarder, at bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttrafiksystemet, og at forbedre præstationerne generelt inden for systemet af lufttrafikstyring og luftfartstjenester for den almene lufttrafik i Europa for derigennem at tilgodese alle luftrumsbrugeres behov. Det fælles europæiske luftrum består af et sammenhængende paneuropæisk net, et gradvist mere integreret luftrum, netstyrings- og lufttrafikstyringssystemer, som er baseret på sikkerhed, effektivitet, interoperabilitet og teknologisk modernisering til fordel for alle luftrumsbrugere, borgerne og miljøet.
2. Anvendelsen af denne forordning berører ikke medlemsstaternes højhedsret over deres luftrum og medlemsstaternes krav for så vidt angår den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsspørgsmål som omhandlet i artikel 44. Denne forordning omfatter ikke militære operationer og militær træningsflyvning. Der sikres koordinering med de militære myndigheder for at indkredse og imødegå potentielle indvirkninger af anvendelsen af denne forordning på militære aktiviteter.
3. Anvendelsen af denne forordning berører ikke medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"). I denne forbindelse er det hensigten med denne forordning på det relevante område at bistå medlemsstaterne med at opfylde deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen ved at skabe et grundlag for en fælles fortolkning og ensartet gennemførelse af dens bestemmelser og ved at sikre, at der tages behørigt hensyn til disse bestemmelser i denne forordning og i de tilsvarende gennemførelsesbestemmelser.

4. Denne forordning finder anvendelse på det luftrum i ICAO EUR-regionen, hvor medlemsstaterne er ansvarlige for udøvelsen af lufttrafiktjenester. Medlemsstaterne kan også anvende denne forordning på luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde inden for andre ICAO-regioner, forudsat at de underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 2

Definitioner

Med henblik på anvendelsen af denne forordning gælder følgende definitioner:

- 1) "tårnkontrolltjeneste": en flyvekontrolltjeneste (ATC-tjeneste) for flyvepladstrafik
- 2) "luftfartsinformationstjeneste": en tjeneste, der er oprettet inden for et fastlagt dækningsområde, og som har ansvaret for at tilvejebringe luftfartsoplysninger og -data, som er nødvendige for luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet
- 2a) "agentur": Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur oprettet ved forordning (EU) 2018/1139
- 3) "luftfartstjenesteudøver": enhver offentlig eller privat enhed, der udøver en eller flere luftfartstjenester for den almene lufttrafik
- 4) "luftfartstjenester (ANS)": lufttrafiktjenester, kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS) herunder tjenester, der forstærker signaler udsendt af GNSS-kernekonstellationers satellitter med henblik på luftfart, meteorologiske tjenester til luftfartsformål (MET), luftfartsinformationstjenester (AIS), og lufttrafikdatatjenester (ADS)
- 5) "flyvekontrolltjeneste": en tjeneste, som har til opgave:
 - a) at forebygge sammenstød:
 - i) mellem luftfartøjer

- ii) mellem luftfartøjer og hindringer på manøvreområdet
 - b) at fremme og opretholde en velordnet regulering af lufttrafikken
- 6) "lufttrafikdatatjenester": tjenester, der består i indsamling, aggregering og integration af operationelle data fra udøvere af overvågningstjenester, udøvere af MET og AIS og netfunktioner og fra andre relevante enheder, der genererer operationelle data, og levering af behandlede data med henblik på lufttrafikkontrol og lufttrafikstyring
- 8) "lufttrafikregulering (ATFM)": en funktion, som er etableret med det formål at medvirke til sikker, velordnet og hurtig afvikling af lufttrafikken ad hele flyvevejen ved at sikre, at flyvekontrolkapaciteten udnyttes maksimalt, og at trafikmængden er forenelig med den kapacitet, som er angivet af vedkommende lufttrafiktjenesteudøvere
- 9) "lufttrafikstyring (ATM)": de samlede luftbårne og jordbaserede funktioner og tjenester (lufttrafiktjenester, luftrumsstyring og lufttrafikregulering, herunder udformning af flyveprocedurer), der kræves for at sikre, at luftfartøjer kan operere sikkert og effektivt i alle faser af en flyvning
- 10) "lufttrafiktjenester": de forskellige flyveinformationstjenester, alarmeringstjenester, lufttrafiktjenester og flyvekontroltjenester (område-, indflyvnings- og tårnkontroltjenester)
- 11) "luftrumsblok": et luftrum af nærmere angivne dimensioner i tid og rum, der består af en eller flere luftrumsstrukturer, inden for hvilket der udøves luftfartstjenester
- 12) "luftrumsstyring": en planlægnings- og overvågningsfunktion, der primært tager sigte på at optimere udnyttelsen af det disponible luftrum gennem dynamisk fordeling af tiden og eventuelt opdeling af luftrummet mellem de forskellige kategorier af luftrumsbrugere ud fra kortfristede behov
- 13) "luftrumsstruktur" et specifikt udsnit af luftrummet, der er fastlagt med henblik på at garantere en sikker og optimal drift af lufttrafikstyring

14. "luftrumsbrugere": operatører af luftfartøjer, der opereres i henhold til bestemmelser gældende for almen lufttrafik
15. "alarmtjenester": en tjeneste, som har til formål at underrette relevante organisationer om luftfartøjer, der har brug for eftersøgnings- og redningsbistand, og i givet fald at bistå sådanne organisationer
- 16) "indflyvningskontroltjeneste": en flyvekontroltjeneste for ankommende og afgående kontrollerede flyvninger
- 17) "områdekontroltjeneste": en flyvekontroltjeneste for kontrollerede flyvninger inden for kontrolområder
- 18) "referenceværdi": en værdi fastlagt med henblik på at fastsætte præstationsmål og anslået ved hjælp af faktiske omkostninger eller faktiske enhedsomkostninger i det år, der går forud for påbegyndelsen af den relevante referenceperiode
- 19) "benchmarkgruppe": en gruppe af lufttrafiktjenesteudøvere med ensartede operationelle og økonomiske rammevilkår
- 20) "værdifordeling": den værdi, der opnås for en given lufttrafiktjenesteudøver ved at fordele et EU-dækkende præstationsmål på niveauet for en eller flere lufttrafiktjenesteudøvere og benytte denne som reference for at vurdere overensstemmelsen mellem det præstationsmål, der er fastsat i udkastet til præstationsplan, og det EU-dækkende præstationsmål
- 21) "certifikat": et certifikat som defineret i artikel 3, nr. 12, i forordning (EU) 2018/1139
- 22) "fælles informationstjeneste (CIS)": en tjeneste, der består i at formidle statiske og dynamiske data med henblik på at muliggøre udøvelse af U-space- tjenester med henblik på at styre trafikken af ubemandede luftfartøjer
- 23) "kommunikationstjenester": faste og mobile luftfartstjenester med henblik på jord til jord-, luft til jord- og luft til luft-kommunikation i forbindelse med flyvekontrol
- 24) "komponenter": materielle genstande såsom hardware og immaterielle genstande såsom software, som det europæiske lufttrafikstyringsnets (EATMN) interoperabilitet bygger på

- 25) "kontrolområde": et kontrolleret luftrum, der strækker sig op efter fra en fastsat grænse over jorden
- 26) "fælles beslutningstagning": proces, hvor beslutninger træffes i løbende interaktion med og høring af de relevante myndigheder i medlemsstaterne, operationelle interessenter og eventuelle andre aktører, og der tilstræbes konsensus
- 27) "grænseoverskridende tjenester": luftfartstjenester, der udøves i en medlemsstat af en tjenesteudøver, der har sit hovedforretningssted i en anden medlemsstat
- 28) "erklæring" med henblik på lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester: en erklæring som defineret i artikel 3, nr. 10), i forordning (EU) 2018/1139
- 30) "overflyvningsafgiftszone": et udsnit af luftrummet, der strækker sig fra jorden og op til og med det øvre luftrum, for hvilket der udøves overflyvningsluftfartstjenester, og for hvilket der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag og en fælles enhedsrate
- 31) "EUROCONTROL": Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, som blev oprettet i henhold til den internationale konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed
- 32) "det europæiske lufttrafikstyringsnet" (EATMN): den samling af systemer som omhandlet i punkt 3.1 i bilag VIII til forordning (EU) 2018/1139, som muliggør udøvelse af luftfartstjenester i Unionen, herunder interface ved grænserne med tredjelande
- 33) "den europæiske ATM-masterplan": den plan, som Rådet har godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF¹⁵ som ændret
- 34) "fleksibel udnyttelse af luftrummet": et luftrumsstyringskoncept som beskrevet af ICAO, der bygger på et grundlæggende princip om, at luftrummet hverken bør udpeges som rent civilt eller rent militært luftrum, men snarere betragtes som et kontinuum, hvori alle brugerkrav skal opfyldes så vidt muligt

¹⁵ EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41.

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

35b) "funktional luftrumsblok": en luftrumsblok, som er baseret på operationelle krav og er oprettet uden hensyntagen til landegrænser, hvori udøvelsen af luftfartstjenester og tilknyttede funktioner er præstationsorienteret og optimeret med henblik på, at der i hver funktional luftrumsblok indføres øget samarbejde blandt luftfartstjenesteudøverne eller i givet fald en integreret tjenesteudøver

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

36) "almen lufttrafik": al flyvning, der foretages med civile luftfartøjer, samt al flyvning, der foretages med statsluftfartøjer (herunder militærets, toldvæsenets og politiets luftfartøjer), hvis disse flyvninger foretages i overensstemmelse med de procedurer, der benyttes af ICAO (Organisationen for International Civil Luftfart), som blev oprettet ved Chicagokonventionen

37) "interoperabilitet": et sæt funktionelle, tekniske og operationelle egenskaber, som kræves af systemerne og komponenterne i det europæiske lufttrafikstyringsnet og af de procedurer, der gælder for drift heraf, for at muliggøre en sikker, homogen og effektiv drift

38) "meteorologiske tjenester til luftfartsformål (MET)": de faciliteter og tjenester, der leverer vejrmedlinger, advarsler, underretninger og observationer til luftfartsformål samt alle andre former for meteorologiske oplysninger og data, som stater leverer til luftfartsformål

39) "national kompetent myndighed": de enheder, som er defineret i artikel 3, nr. 34), i forordning (EU) 2018/1139

40) "national tilsynsmyndighed": det eller de nationale organer, som af en medlemsstat har fået overdraget varetagelsen af opgaver i henhold til denne forordning

41) "navigationstjenester": de faciliteter og tjenester, der forsyner luftfartøjer med oplysninger om position og tid

42) "netkrise": en situation, hvor der ikke kan udøves lufttrafikstyring og eller luftfartstjenester på det nødvendige niveau, hvilket medfører et større tab af netkapacitet eller en større ubalance mellem nettets kapacitet og efterspørgsel eller en større fejl i informationsstrømmen eller -integriteten i en eller flere dele af nettet som følge af en usædvanlig eller uforudset situation

43) "netforvalter": den enhed, der har fået overdraget de opgaver, der er nødvendige for at bidrage til gennemførelsen af de netfunktioner, der er omhandlet i artikel 26, i overensstemmelse med artikel 27

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

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

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

44) "operationelle data": oplysninger vedrørende alle faser af en flyvning, der er nødvendige for, at luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører og andre involverede aktører kan opfylde deres operationelle formål

44a) "operationelle interessenter": civile og militære luftrumsbrugere, civile og militære luftfartstjenesteudøvere og lufthavnsoperatører

45) "præstationsplan": en plan, som har til formål at forbedre luftfartstjenesters og netfunktioners præstation

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

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

- 48) "SESAR-definitionsfasen": den fase, der omfatter oprettelse og ajourføring af SESAR-projektets langsigtede vision, af det relaterede koncept med operationer, der muliggør forbedringer i alle faser af flyvningen, af de nødvendige væsentlige operationelle ændringer inden for EATMN og af de nødvendige udviklings- og implementeringsprioriteter
- 49) "SESAR-implementeringsfasen": de på hinanden følgende industrialiserings- og gennemførelsesfaser, hvorunder følgende aktiviteter udføres: standardisering, produktion og certificering af udstyr på jorden og luftbårent udstyr og processer, der er nødvendige for at gennemføre SESAR-løsninger (industrialisering), og udbudsindkøb, installation og ibrugtagning af udstyr og systemer, der bygger på SESAR-løsninger, herunder tilknyttede operationelle procedurer (gennemførelse)
- 50) "SESAR-udviklingsfasen": den fase, hvori forsknings-, udviklings- og valideringsaktiviteter udføres med henblik på at levere modne SESAR-løsninger
- 51) "SESAR-projektet": et projekt til modernisering af lufttrafikstyringen i Europa, hvormed det tilsigtes at oprette en højtydende, standardiseret og interoperabel lufttrafikstyringsinfrastruktur i Unionen, og som består af en innovationscyklus, der omfatter SESAR-definitionsfasen, SESAR-udviklingsfasen og SESAR-implementeringsfasen
- 52) "SESAR-løsning": et implementerbart output af SESAR-udviklingsfasen, hvorved der indføres nye eller forbedrede standardiserede og interoperable operationelle procedurer eller teknikker
- 53) "overvågningstjenester": de faciliteter og tjenester, der anvendes til bestemmelse af de enkelte luftfartøjers positioner med henblik på sikker adskillelse
- 54) "system": samlingen af jordbaserede og luftbårne komponenter samt luftrumsbaseret udstyr, der understøtter luftfartstjenesterne i alle faser af en flyvning
- 56) "tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone": en lufthavn eller en gruppe af lufthavne, der er beliggende på en eller flere medlemsstaters område, hvor tårn- og indflyvningskontroltjenester udøves, og for hvilket der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag og en fælles enhedsrate

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

Artikel 2a

Funktionelle luftrumsblokke

1. Medlemsstaterne kan oprette en funktionel luftrumsblok for at udvikle bedre samarbejde og koordinering med henblik på at fremme lufttrafikstyringsnettets præstation inden for det fælles europæiske luftrum. Med forbehold af denne forordnings artikel 5, stk. 3-5a, kan medlemsstaterne i fællesskab opfylde alle eller en del af deres forpligtelser i henhold til denne forordnings artikel 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b og 17 og de gennemførelsesbestemmelser, der er vedtaget på grundlag heraf, på niveauet for den funktionelle luftrumsblok.
2. Samarbejdet kan i givet fald også omfatte tredjelande, der deltager i funktionelle luftrumsblokke.
4. Funktionelle luftrumsblokke oprettes ved en international aftale indgået af de berørte medlemsstater og, hvor det er relevant, de berørte tredjelande, der har ansvaret for en del af det luftrum, som den funktionelle luftrumsblok dækker. Aftalen og listen over de forpligtelser, som medlemsstaterne agter at gennemføre i fællesskab, meddeles Kommissionen.

KAPITEL II

NATIONALE TILSYNSMYNDIGHEDER

Artikel 3

Udpegelse og oprettelse af samt krav til nationale tilsynsmyndigheder

1. Medlemsstaterne enten udpeger eller opretter i fællesskab eller hver for sig et eller flere organer som deres nationale tilsynsmyndighed til at varetage de opgaver, som påhviler en sådan myndighed ifølge denne forordning.
2. Den nationale tilsynsmyndighed udøver sine beføjelser på en uvildig, uafhængig og gennemskuelig måde og de skal være organiseret, bemanded, ledet og finansieret i overensstemmelse hermed.
3. Den nationale tilsyns myndighed skal være uafhængig af enhver luftfartstjenesteudøver med hensyn til organisation, hierarki og beslutningstagning, navnlig ved at undgå interessekonflikter med disse tjenesteudøvere. Denne uafhængighed forhindrer ikke den pågældende myndighed og de pågældende tjenesteudøvere i at indgå i den samme offentlige tjeneste, offentlige enhed eller forvaltning.

4. Medlemsstaterne kan oprette myndigheder, som er kompetente enten for flere regulerede sektorer, eller for flere reguleringsområder inden for transportsektoren, forudsat at sådanne integrerede tilsynsmyndigheder opfylder de krav om uafhængighed, der er fastsat i denne artikel. Den nationale tilsynsmyndighed kan, hvad angår organisationsstrukturen, forenes med andre offentlige myndigheder, navnlig den nationale konkurrencemyndighed, der er omhandlet i artikel 11 i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003¹⁶, den nationale kompetente myndighed, eller, hvis det er relevant, en national transportmyndighed, forudsat at det fælles organ, der oprettes herved, opfylder de krav til uafhængighed, der er fastsat i denne artikel.

9. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og adresser på de nationale tilsynsmyndigheder samt ændringer heraf og anfører, hvilke foranstaltninger der er truffet for at sikre, at denne artikel overholdes.

Artikel 4

De nationale tilsynsmyndigheders opgaver

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

- (a) kontrollere, at tjenesteudøverne overholder og opfylder de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1a, litra b), og artikel 8, stk. 4, litra d)
- c) vurdere og godkende prisfastsættelsen for udøvelsen af CIS i henhold til artikel 9
- d) udarbejdelsen af udkastet til præstationsplanen, herunder fastsættelse af kriterier for fordeling af omkostninger og fastsættelse af præstationsmål samt overvågning af præstationer og afgiftsordningerne som fastsat i og inden for rammerne af artikel 10-13b, 17 og 19-22 samt i de i artikel 18 og 23 nævnte gennemførelsesretsakter

¹⁶ Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 81 og 82 (EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1).

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

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

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

Artikel 5

Samarbejde mellem nationale tilsynsmyndigheder

1. De nationale tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger i relevant omfang, navnlig oplysninger vedrørende deres arbejde og beslutningstagningsproces, bedste praksis og procedurer samt med hensyn til anvendelsen af denne forordning. Med henblik herpå kan de nationale tilsynsmyndigheder deltage og arbejde sammen i et netværk, som træder sammen regelmæssigt.
2. De nationale tilsynsmyndigheder arbejder sammen, navnlig i forbindelse med udøvelse af grænseoverskridende tjenester og udøvelse af luftfartstjenester i et luftrum, der henhører under en anden medlemsstats ansvarsområde, via samarbejdsordninger for at yde hinanden gensidig bistand i forbindelse med deres overvågnings- og tilsynsopgaver og undersøgelser af forskellig art.

3. Udøves luftfartstjenester i et luftrum, der henhører under to eller flere medlemsstaters ansvarsområde, navnlig når der er tale om funktionelle luftrumsblokke, indgår de berørte medlemsstater, hvis det er relevant, en aftale om det tilsyn, som de eller deres myndigheder skal foretage i henhold til denne forordning, med, de berørte luftfartstjenesteudøvere.

4. Udøves luftfartstjenester i et luftrum, der hører ind under en anden medlemsstats ansvarsområde, fastsættes det i de i stk. 3 omhandlede aftaler, at hver af medlemsstaterne eller deres myndigheder gensidigt anerkender udførelsen af de opgaver, der er fastsat i denne forordning, og resultaterne af udførelsen af disse opgaver. Det skal også angives, hvilken national tilsynsmyndighed der er ansvarlig for de opgaver, der er fastsat i artikel 4, stk. 1.

5. De nationale tilsynsmyndigheder kan endvidere, hvis det er tilladt ifølge national lovgivning og med henblik på regionalt samarbejde, indgå aftaler om opdeling af ansvarsområderne i forbindelse med tilsynsopgaverne.

5a. Aftaler omhandlet i denne artikel meddeles Kommissionen.

KAPITEL III

TJENESTEUDØVELSE

Artikel 6

Luffartstjenesteudøveres udøvelse af tjenester

2. Uden at det berører denne forordnings artikel 7, artikel 7a og artikel 8, stk. 4, har en enhed, der opfylder betingelserne i artikel 40 og artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, ret til at udøve luftfartstjenester for luftrumsbrugere i Unionen på ikkediskriminerende vilkår.

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

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

Artikel 7

Udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere

1. Medlemsstaterne sikrer for så vidt angår luftrummet under deres ansvarsområde, at der udøves lufttrafiktjenester med eneret inden for specifikke luftrumsblokke. Med henblik herpå udpeger medlemsstaterne enkeltvis eller i fællesskab en eller flere lufttrafiktjenesteudøvere.

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

1a. Lufttrafiktjenesteudøverne skal opfylde følgende kumulative betingelser:

- a) de er i besiddelse af et certifikat i henhold til artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 eller en gyldig erklæring i henhold til artikel 41 stk. 5 i forordning (EU) 2018/1139, medmindre de er undtaget fra certificeringskravet i medfør af artikel 2, stk. 3, litra c), i forordning (EU) 2018/1139.
- b) de opfylder de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav
- c) deres hovedforretningssted er beliggende på en medlemsstats område og
- d) medlemsstater eller statsborgere i medlemsstaterne ejer mere end 50 % af tjenesteudøveren, og denne er underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet er fastsat i en aftale, som Unionen er part i, med et tredjeland,

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

2. Udpegelsen af lufttrafiktjenesteudøvere må ikke være betinget af, at disse udøvere:

- a) skal ejes, enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet, af den udpegende medlemsstat eller dennes statsborgere
- b) skal have deres hovedaktivitetssted eller vedtægtsmæssige hjemsted på den udpegende medlemsstats område
- c) alene må benytte faciliteter i den udpegende medlemsstat, såfremt anvendelsen af sådanne betingelser medfører en ubegrundet begrænsning af fri udveksling af tjenesteydelser eller etableringsfriheden.

3. Medlemsstaterne angiver, hvilke rettigheder og forpligtelser de i henhold til denne artikel udpegede lufttrafiktjenesteudøvere har.

4. Medlemsstaterne underretter omgående Kommissionen og de andre medlemsstater om enhver beslutning truffet i medfør af denne artikel vedrørende udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere inden for de specifikke luftrumsblokke i det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde.

Artikel 7a

Udpegelse af MET-udøvere

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

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

Artikel 7b

Forbindelserne mellem luftfartstjenesteudøvere

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

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

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

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

Artikel 8

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

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

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

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

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

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

- a) er i besiddelse af et certifikat i henhold til artikel 41 i forordning (EU) 2018/1139 eller en gyldig erklæring i henhold til artikel 41, stk. 5, i forordning (EU) 2018/1139, medmindre de er undtaget fra certificeringskravet i medfør af artikel 2, stk. 3, litra c), i forordning (EU) 2018/1139.
- b) tjenesteudøverens hovedforretningssted er beliggende på en medlemsstats område
- c) medlemsstater eller statsborgere i medlemsstaterne ejer mere end 50 % af tjenesteudøveren, og denne er underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet er fastsat i en aftale, som Unionen er part i, med et tredjeland, og
- d) tjenesteudøveren opfylder de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav.

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

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

Artikel 9

Udøvelse af fælles informationstjenester

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

2. CIS-udøvere skal opfylde følgende kumulative krav:

- a) de opfylder de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav
- b) deres hovedforretningssted er beliggende på en medlemsstats område og
- c) medlemsstater eller statsborgere i medlemsstaterne ejer mere end 50 % af tjenesteudøveren, og denne er underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet er fastsat i en aftale, som Unionen er part i, med et tredjeland.

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

Hvis CIS udøves med eneret, skal medlemsstaterne kræve, at CIS prissættes ud fra de faste og variable omkostninger ved den pågældende tjeneste og /eller omfatter et tillæg, der afspejler en passende afvejning mellem risiko og afkast.

4. Den pris, der fastsættes af CIS-udøveren skal være underlagt den pågældende nationale tilsynsmyndigheds vurdering og godkendelse. Prisen for sådanne tjenester gøres offentligt tilgængelig.

5. Data, som er nødvendige for sikker operation af ubemandede luftfartøjer i U-space-luftrummet, stiller luftfartstjenesteudøverne til rådighed på et ikkediskriminerende grundlag, og medmindre nationale sikkerhedspolitiske interesser, den nationale offentlig orden eller nationale forsvarspolitiske interesser berøres. CIS-udøverne må kun bruge disse data til operationelle formål i forbindelse med de tjenester, de udøver.

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

Artikel 9a

Tilgængelighed af og adgang til operationelle data for almen lufttrafik

1. Med hensyn til almen lufttrafik stilles relevante operationelle data til rådighed i realtid på et ikkediskriminerende grundlag, og medmindre nationale sikkerhedspolitiske interesser, den nationale offentlige orden eller nationale forsvarspolitiske interesser berøres, af alle luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavne og netforvalteren, herunder på tværs af landegrænser og på EU-plan. Den nævnte tilgængelighed skal være til gavn for luftfartstjenesteudøvere, der er certificeret eller har afgivet en erklæring, militære enheder med ansvar for sikkerheds- og forsvarsaktiviteter, militære luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne samt netforvalteren. Dataene må kun anvendes til operationelle formål.
3. Adgang til de relevante operationelle data som omhandlet i stk. 1 gives gratis til myndigheder med ansvar for sikkerhed, offentlig orden og forsvar, nationale tilsynsmyndigheder, nationale kompetente myndigheder, netforvalteren og agenturet i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139.
4. Kommissionen fastlægger efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3, de specifikke operationelle data, der er omfattet af denne artikel, og fastsætter de tekniske aspekter af en sådan levering af data.

Artikel 9b

Præstationsvurderingsorgan

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

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

Artikel 10

Præstationsordning

1. For at forbedre luftfartstjenesters og netforvaltningens præstationer i det fælles europæiske luftrum anvendes en præstationsordning for luftfartstjenester og netforvaltningen i henhold til denne artikel og artikel 11-18.
2. Præstationsordningen gennemføres over referenceperioder, som skal vare mindst tre og højst fem år. Præstationsordningen omfatter:
 - a) EU-dækkende præstationsmål for overflyvningsluftfartstjenester inden for de centrale præstationsområder, herunder miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet for hver referenceperiode
 - b) præstationsplaner, herunder bindende præstationsmål og, hvor det er relevant, incitamentsordninger for de i litra a) nævnte centrale præstationsområder for hver referenceperiode
 - c) periodisk gennemgang, overvågning og benchmarking af præstationer på de centrale præstationsområder, der er anført i litra a), og i lyset af relevante sikkerheds indikatorer, der fastlægges i koordination med agenturet.
3. Den i stk. 1 og 2 omhandlede præstationsordning baseres på:

- a) indsamling, validering, undersøgelse, evaluering og udbredelse af relevante data om luftfartstjenesters og netforvaltningens præstationer fra alle relevante parter, herunder luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører, nationale tilsynsmyndigheder, nationale kompetente myndigheder og andre nationale myndigheder, agenturet, netforvalteren og EUROCONTROL
- b) centrale præstationsindikatorer med henblik på at fastsætte mål inden for de centrale præstationsområder omhandlet i stk. 2, litra a)
- c) indikatorer for overvågning af præstationen på de centrale omhandlet i stk. 2, litra a), og de relevante sikkerheds indikatorer, der fastlægges i koordination med agenturet
- cc) en metode til at beregne værdifordelinger
- d) principper for udarbejdelse af præstationsplaner og præstationsmål for luftfartstjenester og for netforvaltningen samt indholdet af disse planer
- e) en vurdering af udkastene til præstationsplaner og mål for luftfartstjenester og netforvaltningen
- f) overvågning af præstationsplaner, herunder passende varslingsmekanismer for revision af præstationsplaner og -mål og for revision af EU-dækkende præstationsmål i løbet af en referenceperiode
- g) benchmarking af luftfartstjenesteudøvere, hvor det er relevant
- h) incitamentsordninger, herunder både økonomiske positive incitamentter og incitamentter med afskrækkende virkning, der finder anvendelse, hvis en lufttrafiktjenesteudøver overskrider eller ikke overholder de relevante bindende præstationsmål for luftfartstjenester i referenceperioden, medmindre denne over- eller underpræstation skyldes årsager uden for lufttrafiktjenesteudøverens kontrol.
- i) risikodelingsmekanismer i forbindelse med trafik og omkostninger
- j) tidsplaner for fastsættelse af mål, vurdering af præstationsplaner og -mål, overvågning og benchmarking

- 1) mekanismer til at håndtere uforudsete og betydningsfulde begivenheder, der har væsentlig indflydelse på gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningerne.
4. Ved fastsættelsen af præstationsmålene i præstationsplanerne, udarbejdelsen og vurderingen af udkastene til præstationsplaner, herunder fordelingen af omkostninger mellem tjenesterne, samt overvågning og benchmarking af luftfartstjenesternes og netforvaltningens præstationer tages der hensyn til virkningerne af lokale forhold samt faktorer, der ligger uden for lufttrafiktjenesteudøvelse og netforvalterens kontrol.

Artikel 11

Fastsættelse af de EU-dækkende præstationsmål

1. Kommissionen vedtager efter undersøgelsesproceduren i artikel 37, stk. 3, og i henhold til denne artikels stk. 2 og 3 de EU-dækkende præstationsmål for på de centrale præstationsområder omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra a), for hver referenceperiode og fastsætter varigheden af denne periode. I forbindelse med disse EU-dækkende præstationsmål kan Kommissionen fastlægge supplerende referenceværdier, varslingsgrænseværdier, værdifordelinger og benchmarkgrupper som grundlag for at vurdere og godkende udkast til præstationsplaner i overensstemmelse med de kriterier, der er nævnt i artikel 13, stk. 3 og 3a, og i artikel 13a.
2. De EU-dækkende præstationsmål, der er nævnt i stk. 1, fastsættes på grundlag af følgende væsentlige kriterier:
 - a) De skal tilstræbe gradvise forbedringer med hensyn til luftfartstjenesters miljømæssige, operationelle og økonomiske præstationer.
 - b) De skal være realistiske og kunne nås i løbet af den pågældende referenceperiode og åbne mulighed for en effektiv, bæredygtig og modstandsdygtig udøvelse af luftfartstjenester, samtidig med at de fremmer en mere langsigtet teknologisk udvikling.

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

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

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

Artikel 13

Præstationsplaner og præstationsmål for luftfartstjenester

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

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

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

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

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

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

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

a) Hvis værdifordelinger er fastsat i sammenhæng med de EU-dækkende præstationsmål, sammenholdes præstationsmålene i udkastet til præstationsplan med disse værdifordelinger.

b) Præstationsforbedringer evalueres på sigt for den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen, og desuden for den samlede periode, der omfatter både den foregående referenceperiode og den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen.

c) Den pågældende lufttrafiktjenesteudøvers planlagte præstationsniveau sammenholdes inden for den relevante benchmarkgruppe.

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

3a. Desuden skal det vedtagne udkast til præstationsplan opfylde følgende betingelser:

a) De vigtigste antagelser, der lægges til grund for fastsættelse af mål og foranstaltninger med henblik på at nå målene i referenceperioden, herunder anvendte referenceværdier, trafikprognoser og økonomiske antagelser, skal være nøjagtige, tilstrækkelige og sammenhængende på tidspunktet for udarbejdelsen af præstationsplanen.

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

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

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

5. De vedtagne udkast til præstationsplaner forelægges for Kommissionen med henblik på vurdering og godkendelse i henhold til artikel 13a.

Artikel 13a

Kommissionens vurdering af præstationsmål og præstationsplaner

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 13b

Præstationsovervågning

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 16

Netpræstationsplan

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

Udkastet til netpræstationsplaner udarbejdes, efter at der er fastsat EU-dækkende præstationsmål, men inden den pågældende referenceperiode påbegyndes. Det skal indeholde præstationsmål inden for de centrale præstationsområder, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra a).

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

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

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

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

2b. Finder Kommissionen, at udkastet til netpræstationsplan er fyldestgørende og tegner en tilfredsstillende forbedring af præstationerne, vedtager den udkastet til netpræstationsplan som en endelig plan. I modsat fald anmoder Kommissionen netforvalteren om at forelægge et revideret udkast til netpræstationsplan.

Artikel 17

Revision af præstationsmål og præstationsplaner i løbet af en referenceperiode

1. Er de EU-dækkende præstationsmål i en referenceperiode ikke længere tilstrækkelige, fordi omstændighederne har ændret sig væsentligt eller af sikkerhedshensyn, og er en revision af et eller flere af målene påkrævet og forholdsmæssig, reviderer Kommissionen disse EU-dækkende præstationsmål. Artikel 11 finder anvendelse på en sådan afgørelse.

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

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

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

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

3. Medlemsstaterne kan revidere et eller flere præstationsmål i løbet af en referenceperiode, hvis varslingsstærskelværdierne nås, eller hvis det godtgøres, at de indledende data, antagelser og begrundelser, der lå til grund for præstationsmålene, i væsentlig og varig grad ikke længere er nøjagtige som følge af omstændigheder, som ikke kunne forudses ved vedtagelsen af præstationsplanen.

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

Artikel 18

Præstationsordningens gennemførelse

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

Artikel 19

Principper for afgiftsordningen

1. Med forbehold af medlemsstaternes mulighed for ved hjælp af offentlige midler at finansiere udøvelsen af de luft farts tjenester, der er omfattet af denne artikel, skal afgifterne for luftfartstjenester fastlægges, pålægges og håndhæves over for luftrumsbrugere i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 15 og nærværende artikel samt artikel 20-22 og de gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag af artikel 23. Afgiftsordningen i henhold til denne artikel og artikel 20-22 skal være i overensstemmelse med den overflyvningsafgiftsordning, som EUROCONTROL har indført, navnlig EUROCONTROLS principper for fastlæggelse af omkostningsgrundlaget for overflyvningsafgifter og beregningen af enhedsraterne.
2. Afgifterne baseres på luftfartstjenesteudøvernes omkostninger i forbindelse med udøvelse af de tjenester og funktioner, der stilles til rådighed for eller udøves til gavn for luftrumsbrugerne, i faste referenceperioder som fastlagt i artikel 10, stk. 2. Disse omkostninger kan omfatte en rimelig forrentning af aktiverne.
3. Afgifterne skal fremme en sikker, effektiv, virkningsfuld og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester med sigte på at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet, samtidig med at de skal mindske luftfartens miljøvirkninger.

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

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

Artikel 20

Omkostningsgrundlag for afgifter

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

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

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

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

c) omkostninger afholdt af luft farts tjenesteudøverne i forbindelse med udøvelse af luftfartstjenester, såfremt medlemsstaterne beslutter det

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

9

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

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

5. Omkostninger, som vedrører både overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester fordeles i overensstemmelse med de kriterier, som den nationale tilsynsmyndighed har fastsat i henhold til artikel 13, stk. 1a. Krydssubsidiering mellem overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester tillades ikke. Krydssubsidiering mellem forskellige luftfartstjenester inden for hver af disse kategorier er kun tilladt, når det er objektivt begrundet, og forudsat at det angives på en gennemskelig måde i overensstemmelse med artikel 25, stk. 3.

6. Udpegede lufttrafiktjenesteudøvere skal forelægge oplysninger om deres omkostningsgrundlag for den nationale tilsynsmyndighed og Kommissionen. Til dette formål opdeles omkostningerne ved, at der skelnes mellem personaleomkostninger, andre driftsomkostninger end personaleomkostninger, afskrivningsomkostninger, kapitalomkostninger, omkostninger som omhandlet i artikel 20, stk. 3, og ekstraordinære omkostninger.

Artikel 21

Afgiftszoner og enhedsrater

1. Enhedsrater fastsættes for hvert kalenderår og for hver afgiftszone på grundlag af de fastlagte omkostninger og de trafikprognoser, der er fastsat i præstationsplanerne, samt gældende reguleringer hidrørende fra de foregående år og andre indtægter.

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

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

Artikel 22

Fastsættelse af afgifter

1. Der opkræves afgifter af luftrumsbrugere for udøvelsen af luftfartstjenester på ikkediskriminerende vilkår under hensyntagen til de forskellige involverede typer af luftfartøjers relative produktionskapacitet. Der må, når forskellige grupper af luftrumsbrugere pålægges afgifter for brug af samme tjeneste, ikke foretages nogen forskelsbehandling i henseende til nationalitet eller brugerkategori.
2. Overflyvningsafgiften for luftfartstjenester for en given flyvning i en given overflyvningsafgiftszone beregnes på grundlag af den enhedsrate, der er fastsat for overflyvningsafgiftszonen og overflyvningstjenesteenhederne for den pågældende flyvning.
3. Tårn- og indflyvningskontrolafgiften for luftfarts tjenester for en given flyvning i en given tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone beregnes på grundlag af den enhedsrate, der er fastsat for tårn- og indflyvningskontrolafgiftszonen og tårn- og indflyvningskontroltjenesteenhederne for den pågældende flyvning. Med henblik på at beregne tårn- og indflyvningskontrol afgiften betragtes en flyvnings indflyvning og afgang som en enkelt flyvning.
4. Visse luftrumsbrugere eller flyvninger, navnlig dem, der bruger og driver lette luftfartøjer og statsluftfartøjer, kan fritages for betaling af luftfartsafgifter, forudsat at omkostningerne ved en sådan fritagelse dækkes med andre midler og ikke overføres på andre luftrumsbrugere.
5. Afgifterne kan gradueres for at tilskynde luft trafik tjenesteudøverne og luftrumsbrugere til at medvirke til at forbedre miljøpræstationerne eller servicekvaliteten, f.eks. ved anvendelse af den mest brændstoffeffektive tilgængelige ruteføring, øget anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer, øget kapacitet, færre forsinkelser og bæredygtig udvikling, samtidig med at et optimalt sikkerhedsniveau opretholdes, navnlig i forbindelse med gennemførelsen af den europæiske ATM-masterplan. Gradueringen skal bestå af økonomiske fordele eller ulemper og skal være indtægtsneutral for lufttrafiktjenesteudøverne.

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

Artikel 23

Afgiftsordningens gennemførelse

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

Artikel 24

Vurdering af overholdelsen af præstations- og afgiftsordningerne

1. Kommissionen vurderer regelmæssigt medlemsstaternes, navnlig de nationale tilsynsmyndigheders, overholdelse af artikel 10-17 og 19-22 samt de i artikel 18 og 23 nævnte gennemførelsesretsakter. Kommissionen handler i samråd med præstationsvurderingsorganet, såfremt et sådant er udpeget i henhold til artikel 9b, og med de nationale tilsynsmyndigheder.
2. Hvis Kommissionen har belæg for manglende overholdelse af bestemmelserne, jf. stk. 1, kan den indlede en undersøgelse. Den afslutter undersøgelsen inden for fire måneder efter at have hørt medlemsstaten og den berørte nationale tilsynsmyndighed.

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

Artikel 25

Gennemskuelighed i luftfartstjenesteudøvernes regnskaber

1. Luftfartstjenesteudøvere udarbejder, uafhængigt af ejerforhold og retligt regelsæt, hvert år regnskaber, der offentliggøres. Regnskaberne skal være i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder (IAS), som Unionen har vedtaget. Hvor fuld overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder på grund af luftfartstjenesteudøverens retlige status ikke er mulig, opnår udøveren så høj en overensstemmelse som muligt. Luftfartstjenesteudøverne offentliggør en årsberetning, og de underkastes regelmæssigt en uafhængig revision af de regnskaber, der er nævnt i dette stykke.
2. De nationale tilsynsmyndigheder har ret til at få adgang til de regnskaber, som luftfartstjenesteudøverne under deres tilsyn fører. Medlemsstaterne kan beslutte at give andre medlemsstaters nationale tilsynsmyndigheder adgang til disse regnskaber.
3. Luftfartstjenesteudøvere skal i deres interne regnskabsføring føre særskilte regnskaber over hver luftfartstjeneste, således som de ville være forpligtede til, hvis disse tjenester blev udført af adskilte virksomheder, med henblik på at undgå forskelsbehandling, krydssubsidiering og konkurrenceforvridning. En luftfartstjenesteudøver skal også føre særskilte regnskaber for hver aktivitet, hvor vedkommende:
 - a) udøver luftfartstjenester, der udbudsindkøbes i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, og luftfartstjenester, der ikke er omfattet af denne bestemmelse
 - b) udøver luftfartstjenester og udfører andre aktiviteter uanset arten heraf, herunder CIS

c) udøver luftfartstjenester i Unionen og i tredjelande.

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

4. De finansielle data om omkostninger, der indberettes i henhold til artikel 19, stk. 6, og andre oplysninger af relevans for beregningen af enhedsrater revideres eller kontrolleres af den nationale tilsynsmyndighed eller en enhed, som er uafhængig af den pågældende luftfartstjenesteudøver, og som den nationale tilsynsmyndighed har godkendt. Med forbehold af beskyttelsen af fortrolige oplysninger offentliggøres konklusionen af denne revision.

KAPITEL IV

FORVALTNING AF NETTET

Artikel 26

Netfunktioner

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

1a. Med forbehold af navnlig artikel 44 og 46 i forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, bevarer medlemsstaterne den fulde og eksklusive kompetence til at udforme og forvalte deres luftrumsstrukturer og deres rutenet. I den forbindelse tager medlemsstaterne hensyn til miljømæssige aspekter, lufttrafikbehov samt lufttrafikkens og præstationsplanernes sæsonudsving og kompleksitet. Før de træffer afgørelse om disse aspekter, skal de høre de berørte luftrumsbrugere eller grupper, der repræsenterer sådanne luftrumsbrugere, og de militære myndigheder, hvis det er relevant.

2. De netfunktioner, der er nævnt i stk. 1, er de følgende:

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

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

d) levering af lufttrafikkontrolkapaciteten i nettet i overensstemmelse med de forpligtelser, der er fastsat i NOP

e) forvaltning af netkriser

f) tilskrivning af ATFM-forsinkelser

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

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

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

Artikel 27

Netforvalteren

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

2. Kommissionen udpeger upartisk og kompetent organ til at udføre de opgaver, der er pålagt netforvalteren. Til dette formål vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3. Denne afgørelse om udpegelse skal indeholde kravene til udpegelsen, herunder finansiering af netforvalteren, og en detaljeret beskrivelse af netforvalterens specifikke opgaver i overensstemmelse med og inden for rammerne af denne artikel og artikel 16 og 26 samt de relevante gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag af artikel 18 og 27, stk. 8. Listen over netforvalterens opgaver ledsages af en klar specifikation af de krævede tjenester og præstationer, som netadministratorens præstationer måles i forhold til, og, hvor det er relevant, af passende aftaler, der skal indgås mellem Kommissionen og netforvalteren, såsom serviceleveranceaftaler.

3. Netforvalteren udfører sine opgaver på en upartisk og omkostningseffektiv måde, og er underlagt passende styring og uafhængighed. Hvis det kompetente organ, der er udpeget som netforvalter, også har reguleringsmæssige funktioner, sikres organisatorisk adskillelse fra disse funktioner. Netforvalteren skal ved udførelsen af sine opgaver tage hensyn til det samlede ATM-nets behov, samtidig med at forsvarskapaciteterne sikres.

4. Netforvalteren udfører følgende opgaver til støtte for de i artikel 26, stk. 2, omhandlede netfunktioner: a) støtte til udviklingen af en luftrumsstruktur med det krævede niveau af sikkerhed, kapacitet, fleksibilitet, reaktionsevne, miljøpræstationer og homogen udøvelse af hurtige luftfartstjenester under behørig hensyntagen til sikkerheds- og forsvarsbehov

b) koordinering af ATFM

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

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

da) udarbejdelse af NSP og fastlæggelse af NOP

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

f) koordinering af og støtte til styring af netkriser

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

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

i) overvågning af den europæiske ATM-netinfrastrukturens virkemåde.

4 a. Netforvalteren foreslår støtteforanstaltninger vedrørende operationelle forhold, der er målrettet en sikker og effektiv planlægning og operation af nettet under normale forhold og i netkrisesituationer, og foranstaltninger til løbende forbedring af netoperationer i det fælles europæiske luftrum og nettets præstationer generelt, navnlig med hensyn til præstationsordningens gennemførelse. De foranstaltninger, som netforvalteren træffer, skal fuldt ud integrere lufthavnene i nettet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 28

Gennemsigtighed i netforvalterens regnskaber

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

Artikel 30

Forbindelserne til de militære myndigheder

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

KAPITEL V

LUFTRUM, INTEROPERABILITET OG TEKNOLOGISK INNOVATION

Artikel 32

Elektronisk luftfartsinformation

Uden at dette berører medlemsstaternes offentliggørelse af luftfartsinformation og på en måde, der er i overensstemmelse med denne offentliggørelse, opretter netforvalteren i samarbejde med EUROCONTROL en EU-dækkende luftfartsinformationsstruktur for at fremme adgangen til elektronisk luftfartsinformation af høj kvalitet, som præsenteres på en lettilgængelig måde, og som opfylder alle relevante brugeres behov i form af datakvalitet og rettidighed. Den luftfartsinformation, der således stilles til rådighed, må kun bestå af de oplysninger, der opfylder de væsentlige krav, som er fastsat i punkt 2.1 i bilag VIII til forordning (EU) 2018/1139.

Artikel 32a

Lufttrafikregler og regler for luftrumsklassifikation

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

- a) hensigtsmæssige bestemmelser i relation til lufttrafikregler på grundlag af ICAO's standarder og anbefalede praksis
- b) hensigtsmæssige bestemmelser for at sikre ensartet gennemførelse af ICAO's luftrumsklassifikation, med passende tilpasning, for at sikre en homogen udøvelse af sikre og effektive lufttrafiktjenester inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum.

Artikel 33

Fleksibel udnyttelse af luftrummet

1. Medlemsstaterne sikrer under hensyntagen til organisationen de enkelte medlemsstaters militære aktiviteter karakteristika og art samt af de militære aspekter, der hører ind under deres ansvarsområde, en anvendelse i det fælles europæiske luftrum af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet med henblik på at lette luftrumsstyringen og lufttrafikstyringen som led i den fælles transportpolitik.
2. Medlemsstaterne aflægger hvert år rapport til Kommissionen om anvendelsen som led i den fælles transportpolitik af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet for så vidt angår det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde.
3. På de områder, hvor der navnlig på baggrund af rapporterne fra medlemsstaterne er behov for ensartede betingelser for anvendelsen af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet i det fælles europæiske luftrum, vedtager Kommissionen inden for begrænsningerne af den fælles transportpolitik, og uden at det berører medlemsstaternes ansvar for deres luftrum, gennemførelsesretsakter efter den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 37, stk. 3.
4. I tilfælde, hvor anvendelsen af denne artikel giver anledning til væsentlige driftsmæssige vanskeligheder, kan medlemsstaterne midlertidigt suspendere en sådan anvendelse, forudsat at de straks underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom. Efter indførelsen af en midlertidig suspension kan der foretages tilpasninger af de bestemmelser, der er vedtaget i medfør af stk. 3, for det luftrum, der hører ind under den eller de berørte medlemsstaters ansvarsområde.

Artikel 34

Koordinering af SESAR

De enheder, der er ansvarlige for de opgaver, der er fastlagt i EU-retten med hensyn til koordinering af SESAR-definitionsfasen, SESAR-udviklingsfasen og SESAR-implementeringsfasen, alt efter hvad der er relevant, skal sørge for en effektiv koordinering mellem disse tre faser med henblik på at opnå en gnidningsløs og rettidig overgang mellem dem, med fokus på navnlig industrialiseringsfasen.

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

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

Artikel 35

Fælles projekter

1. Kommissionen kan på grundlag af behovet for synkronisering blandt interessenterne oprette fælles projekter til gennemførelse af de væsentlige operationelle ændringer, som er fastlagt i den europæiske ATM-masterplan, og som har nået en tilstrækkelig modenhed til at muliggøre interoperable kapaciteter i alle medlemsstater med henblik på at forbedre det fælles europæiske luftrums præstationer.
2. Kommissionen kan også indføre forvaltningsordninger for fælles projekter og gennemførelsen heraf. Alle relevante civile og militære interessenter skal inddrages i disse ordninger i videst muligt omfang og, hvor det er muligt og hensigtsmæssigt, have en ledende rolle.
3. Fælles projekter kan være berettigede til EU-finansiering inden for rammerne af den flerårige finansielle ramme. Med dette for øje og uden at dette berører medlemsstaternes kompetence til at afgøre, hvordan deres økonomiske midler skal anvendes, gennemfører Kommissionen en uafhængig cost-benefit-analyse og passende høringer af medlemsstaterne og relevante aktører i overensstemmelse med artikel 38 og undersøger prioritering og alle relevante måder, hvorpå de fælles projekters gennemførelse kan finansieres.
4. Kommissionen fastlægger de fælles projekter og forvaltningsordninger, der er nævnt i stk. 1 og 2, ved gennemførelsesretsakter, som vedtages efter undersøgelsesproceduren, der er nævnt i artikel 37, stk. 3.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 37

Udvalgsprocedure

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

Artikel 38

Høring af interessenter

1. Medlemsstaterne, de nationale tilsynsmyndigheder, præstationsvurderingsorganet, hvis der er udpeget et sådant i henhold til artikel 9b, og netforvalteren opretter høringsmekanismer for på passende vis at høre interessenterne med henblik på udførelsen af deres opgaver i forbindelse med gennemførelsen af denne forordning.

2. Kommissionen opretter en mekanisme på EU-plan med henblik på høringer af de relevante interessenter om spørgsmål vedrørende gennemførelsen af denne forordning. Det særlige sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF, inddrages i høringen. Med henblik på stk. 3, litra e), gælder det, at hvis der er behov for høring vedrørende militære aspekter, skal Kommissionen foruden medlemsstaterne høre Det Europæiske Forsvarsagentur og nationale militære myndigheder.

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

- a) luftfartstjenesteudøvere eller grupper, der repræsenterer dem
- b) netforvalteren
- c) lufthavnsoperatører eller grupper, der repræsenterer dem
- d) luftrumbrugere eller grupper, der repræsenterer dem
- f) fabrikanter
- g) faglige sammenslutninger
- h) nationale myndigheder, herunder kompetente nationale militære myndigheder
- i) slotkoordinatorer i lufthavne
- j) ikkestatslige organisationer med en interesse i luftfart eller ATM.

Artikel 38a

Forbindelserne med interessenter

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

Artikel 39

Forbindelser med tredjelande

Unionen og dens medlemsstater sigter mod og yder støtte til at udvide det fælles europæiske luftrum til stater, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union. Med dette formål bestræber de sig på inden for rammerne af aftaler med tilgrænsende tredjelande, navnlig i EUROCONTROL-området eller i ICAO EUR-regionen, at udvide det fælles europæiske luftrum, så disse lande også bliver omfattet. Desuden skal de bestræbe sig på at samarbejde med disse lande enten i forbindelse med aftaler om grænseoverskridende udøvelse af tjenester med tredjelande, om samarbejde om modernisering af ATM og om netfunktioner eller inden for rammerne af aftalen mellem Unionen og EUROCONTROL om en generel ramme for forbedret samarbejde, der styrker ATM's "paneuropæiske dimension".

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

Artikel 40

Støtte fra andre organer

Kommissionen kan anmode andre organer om bistand med henblik på at varetage sine opgaver i henhold til denne forordning, herunder EUROCONTROL inden for rammerne af aftalen mellem Unionen og EUROCONTROL om en generel ramme for forbedret samarbejde.

Artikel 41

Fortrolighed

1. Hverken de nationale tilsynsmyndigheder, der handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, de nationale kompetente myndigheder, Kommissionen, præstationsvurderingsorganet eller netforvalteren må videregive oplysninger af fortrolig karakter; dette gælder navnlig oplysninger om luftfartstjenesteudøvere, deres forretningsforbindelser eller deres omkostnings- og indtægtskomponenter.
2. Stk. 1 berører ikke de nationale tilsynsmyndigheders og Kommissionens ret til at videregive oplysninger, når dette er af afgørende betydning for opfyldelsen af deres pligter. I så fald skal videregivelsen være forholdsmæssigt afpasset og skal tage hensyn til tjenesteudøvernes, luftrumsbrugeres, lufthavnes eller andre relevante interessenters berettigede interesser med hensyn til at beskytte deres forretningsmæssigt følsomme oplysninger.
3. Oplysninger og data gjort tilgængelige i henhold til artikel 13, stk. 3b, artikel 13a, stk. 6, artikel 13b, stk. 2, artikel 25, stk. 3 og artikel 25, stk. 4, eller indberettet i henhold til artikel 19, stk. 6, navnlig hvad angår udpegede lufttrafiktjenesteudøveres fastlagte omkostninger og faktiske omkostninger videregives offentligt med forbehold af beskyttelse af en fysisk eller juridisk persons kommercielle interesser, herunder intellektuel ejendomsret, med mindre der er en tungtvejende offentlig interesse i offentliggørelsen.

Artikel 42

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for især luftrumsbrugeres, lufthavnsoperatørers og luftfartstjenesteudøveres overtrædelse af denne forordning og af de gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 43

Evaluering

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

Artikel 44

Beskyttelsesklause

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

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

Artikel 45

Ophævelse

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

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

Artikel 46

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.
2. Artikel 3, stk. 3 og artikel 25, stk. 3, anvendes fra den *[Publikationskontoret: Indsæt datoen 72 måneder efter denne forordnings ikrafttræden]*.

Artikel 10-24 gælder fra et år efter dens vedtagelse. Artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikel 15 i forordning (EF) nr. 550/2004 samt de gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, finder dog fortsat anvendelse med henblik på gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningen for den tredje referenceperiode. Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/709 som vedtaget den 6. maj 2019 finder fortsat anvendelse indtil udløbet af den fjerde referenceperiode.

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

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

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den.

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

BILAG II

Ophævede forordninger med oversigt over ændringer

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1)	
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10)	
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20)	
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 34)	Kun artikel 1, 2 og 3.

BILAG III

SAMMENLIGNINGSTABEL

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

Artikel 2, nr. 12)			Artikel 2, nr. 17)
-			Artikel 2, nr. 18)–20)
Artikel 2, nr. 13)			Artikel 2, nr. 16)
Artikel 2, nr. 13 a)			Artikel 2, nr. 33)
Artikel 2, nr. 14)			-
-			Artikel 2, nr. 21)
-			Artikel 2, nr. 22)
Artikel 2, nr. 16)			Artikel 2, nr. 23)
Artikel 2, nr. 17)			Artikel 2, nr. 32)
Artikel 2, nr. 18)			-
Artikel 2, nr. 19)			Artikel 2, nr. 24)
-			Artikel 2, nr. 25) og 26)
Artikel 2, nr. 20)			Artikel 2, nr. 31)
Artikel 2, nr. 22)			Artikel 2, nr. 34)
Artikel 2, nr. 23)			-
Artikel 2, nr. 23 a)			Artikel 2, nr. 35)
-			Artikel 2, nr. 35b) og 35c)
Artikel 2, nr. 23b)			Artikel 2, nr. 15)
Artikel 2, nr. 24) og 25)			-
Artikel 2, nr. 26)			Artikel 2, nr. 36)

Artikel 2, nr. 27)			-
Artikel 2, nr. 28)			Artikel 2, nr. 37)
Artikel 2, nr. 29)			Artikel 2, nr. 38)
-			Artikel 2, nr. 39) og 40)
Artikel 2, nr. 30)			Artikel 2, nr. 41)
-			Artikel 2, nr. 42) og 43)
-			Artikel 2, nr. 43a)-43c)
Artikel 2, nr. 31)			Artikel 2, nr. 44)
-			Artikel 2, nr. 44a)
-			Artikel 2, nr. 45)
Artikel 2, nr. 32)			-
Artikel 2, nr. 33)			Artikel 2, nr. 46)
Artikel 2, nr. 34)			Artikel 2, nr. 47)
-			Artikel 2, nr. 48)–52)
Artikel 2, nr. 35) og 36)			-
Artikel 2, nr. 38)			Artikel 2, nr. 53)
Artikel 2, nr. 39)			Artikel 2, nr. 54)
-			Artikel 2, nr. 56)

Artikel 2, nr. 40)			Artikel 2, nr. 57)
Artikel 2, nr. 41)			Artikel 2, nr. 27)
-			Artikel 2, nr. 28)–30)
			Artikel 2a
Artikel 3			-
Artikel 4, stk. 1			Artikel 3, stk. 1
Artikel 4, stk. 2			Artikel 3, stk. 3
-			Artikel 3, stk. 4
Artikel 4, stk. 3			Artikel 3, stk. 2
Artikel 4, stk. 4			
-			
Artikel 4, stk. 5			Artikel 3, stk. 9
-			Artikel 4–9
Artikel 5, stk. 1			Artikel 37, stk. 1
Artikel 5, stk. 2			
Artikel 5, stk. 3			Artikel 37, stk. 3
-			Artikel 37, stk. 4
Artikel 5, stk. 4 og 5 og artikel 6			-
Artikel 7			Artikel 39
Artikel 8, stk. 1			Artikel 40

Artikel 8, stk. 2			-
-			Artikel 41
Artikel 9			Artikel 42
Artikel 10, stk. 1			Artikel 38, stk. 1
Artikel 10, stk. 2			Artikel 38, stk. 2
Artikel 10, stk. 3			Artikel 38, stk. 3
-			Artikel 38a
Artikel 11, stk. 1, første punktum, og artikel 11, stk. 3, litra d), første og tredje punktum			Artikel 10, stk. 1
Artikel 11, stk. 1, litra a)–c)			Artikel 10, stk. 2
Artikel 11, stk. 2			-
Artikel 11, stk. 3, litra a)			Artikel 11
Artikel 11, stk. 3, litra b) og c)			Artikel 13, stk. 1, 3, 3 ^a og 3b
-			Artikel 13, stk. 1a og 1b
Artikel 11, stk. 3, litra b)			Artikel 13, stk. 2
Artikel 11, stk. 3, litra c), første afsnit			Artikel 13, stk. 5

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

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

	Artikel 2, stk. 2		Artikel 4, stk. 3
	-		Artikel 5, stk. 1
	Artikel 2, stk. 3		Artikel 5, stk. 3
	Artikel 2, stk. 4		Artikel 5, stk. 2
	Artikel 2, stk. 5		Artikel 5, stk. 4
	Artikel 2, stk. 6		Artikel 5, stk. 5
	-		Artikel 5, stk. 5a
	Artikel 3–6		-
	Artikel 7		Artikel 7, stk. 1a, litra a)
	Artikel 7, stk. 2		Artikel 7, stk. 1a, litra c)
	Artikel 7, stk. 3, første punktum		-
	Artikel 7, stk. 3, andet og tredje punktum		-
	Artikel 7, stk. 4		
			Artikel 6, stk. 2a og 3
	Artikel 7, stk. 5 og 6		-
	Artikel 7, stk. 7		Artikel 6, stk. 1, andet afsnit, og artikel 6, stk. 4 og 5
	Artikel 7, stk. 8 og 9		-
	-		Artikel 6, stk. 6

	Artikel 8, stk. 1		Artikel 7, stk. 1
	-		Artikel 7, stk. 1, litra b), og artikel 7, stk. 1, andet afsnit, litra c) og d)
	Artikel 8, stk. 2		Artikel 7, stk. 2
			Artikel 7, stk. 2, sidste punktum
	Artikel 8, stk. 3		Artikel 7, stk. 3
	Artikel 8, stk. 4 og 5		-
	Artikel 8, stk. 6		Artikel 7, stk. 4
	Artikel 9		Artikel 7a
	Artikel 9a		Artikel 2a
	Artikel 9b		-
	Artikel 10		Artikel 7b
	-		Artikel 9b–18
	Artikel 11		Artikel 30
	Artikel 12, stk. 1		Artikel 25, stk. 1
	Artikel 12, stk. 2		Artikel 25, stk. 1
	Artikel 12, stk. 3		Artikel 25, stk. 3
	-		Artikel 25, stk. 4
	Artikel 12, stk. 4		Artikel 25, stk. 2
	-		Artikel 26–28

	Artikel 12, stk. 5		-
	Artikel 13, stk. 1		Artikel 9a, stk. 1
	-		
	Artikel 13, stk. 2		Artikel 9a, stk. 3
	Artikel 13, stk. 3		Artikel 9a, stk. 4
	-		Artikel 32a–34
	Artikel 14		Artikel 19, stk. 1
	Artikel 15, stk. 1		Artikel 19, stk. 2
	Artikel 15, stk. 3, litra f)		Artikel 19, stk. 3
	-		Artikel 19, stk. 5
	Artikel 15, stk. 2, litra a)		Artikel 20, stk. 1 og 2
	Artikel 15, stk. 2, litra b), første punktum		Artikel 20, stk. 2
	Artikel 15, stk. 2, litra b), andet punktum		Artikel 20, stk. 3
	Artikel 15, stk. 2, litra b), tredje punktum		Artikel 20, stk. 4
	Artikel 15, stk. 2, litra c)		-
	Artikel 15, stk. 2, litra d)		Artikel 20, stk. 6

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

	Artikel 16, stk. 1		Artikel 24, stk. 1
	Artikel 16, stk. 2		Artikel 24, stk. 2 og 3
	Artikel 16, stk. 3		Artikel 24, stk. 3
	Artikel 17		-
	Artikel 18, stk. 1		Artikel 41, stk. 1
	Artikel 18, stk. 2		Artikel 41, stk. 2
	Artikel 18, stk. 3		Artikel 41, stk. 3
	-		Artikel 42–45
	Artikel 19		Artikel 46
	Bilag I		-
	Bilag II		-
		Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1
		Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 1
		-	Artikel 1, stk. 2 og 3
		Artikel 1, stk. 3	Artikel 1, stk. 4
		-	Artikel 1, stk. 5 og 6, og artikel 2–25
		Artikel 1, stk. 4, og artikel 3	-
		Artikel 3 a	Artikel 32
		Artikel 4 og 5	-
		Artikel 6, stk. 1	Artikel 26, stk. 1
			Artikel 26, stk. 1a

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

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