



Brussel, 22 juni 2021  
(OR. en)

9616/21

---

---

**Interinstitutionele dossiers:**  
**2020/0264(COD)**  
**2013/0186(COD)**

---

---

**AVIATION 153**  
**CODEC 859**  
**IA 112**

## **WERKDOCUMENT**

---

van: het secretariaat-generaal van de Raad  
aan: de delegaties

---

nr. vorig doc.: ST 9490/21 + COR1-5  
nr. Comdoc.: ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20

---

Betreft: Gewijzigd voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (herschikking)  
– Algemene oriëntatie (3 juni 2021)

---

Voor de delegaties gaat in aanhangsel I de algemene oriëntatie van de Raad over het in hoofde genoemde voorstel en de bijlagen daarbij, die de Raad tijdens zijn 3798e zitting op 3 juni 2021 heeft vastgesteld.

2013/0186 (COD)

Gewijzigd voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim**

**(herschikking)**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag inzake de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

---

<sup>1</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>2</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

- (1) Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad<sup>3</sup>, Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad<sup>4</sup> en Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad<sup>5</sup> zijn aanzienlijk gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dienen die verordeningen ter wille van de duidelijkheid te worden herschikt.

---

<sup>3</sup> Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (de kaderverordening) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1).

<sup>4</sup> Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de dienstverleningsverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10).

<sup>5</sup> Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de luchtruimverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20).

- (2) Met de goedkeuring door het Europees Parlement en de Raad van het eerste pakket wetgeving betreffende het gemeenschappelijke Europese luchtruim, namelijk Verordening (EG) nr. 549/2004, Verordening (EG) nr. 550/2004, Verordening (EG) nr. 551/2004 en Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad<sup>6</sup> is een solide rechtsgrond gecreëerd voor een probleemloos, interoperabel en veilig systeem voor luchtverkeersbeheer (Air Traffic Management — ATM). De vaststelling van het tweede pakket, met name Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>7</sup>, heeft het initiatief voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim verder versterkt door de invoering van de prestatieregeling en het concept van Netwerkbeheerder, teneinde de prestaties van het Europees ATM-netwerk verder te verbeteren. Verordening (EG) nr. 552/2004 is ingetrokken bij Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad<sup>8</sup>, aangezien de regels die nodig zijn voor de interoperabiliteit van ATM-systemen, -onderdelen en -procedures in die verordening zijn opgenomen.
- (3) Om rekening te houden met de wijzigingen die zijn aangebracht in Verordening (EU) 2018/1139, moet de inhoud van de onderhavige verordening in overeenstemming worden gebracht met die van Verordening (EU) 2018/1139, en moet tegelijkertijd ook laatstgenoemde verordening worden gewijzigd.
- (4) In artikel 1 van het in 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart erkennen de verdragsluitende staten dat "elke staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over het luchtruim boven zijn grondgebied". De lidstaten van de Unie oefenen in het kader van die soevereiniteit hun publieke bevoegdheden uit bij het geven van luchtverkeersleiding, conform de geldende internationale verdragen.

---

<sup>6</sup> Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening")(PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26).

<sup>7</sup> Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 34).

<sup>8</sup> Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

- (4a) Deze verordening dient de rechten en verantwoordelijkheden van de lidstaten krachtens het Verdrag van Chicago onverlet te laten.
- (5) Om het gemeenschappelijke vervoersbeleid ten uitvoer te kunnen leggen, is een efficiënt systeem voor luchtvervoer nodig dat het mogelijk maakt de luchtvervoersdiensten op veilige, reguliere en duurzame wijze uit te voeren, het gebruik van het luchtruim en de capaciteit te optimaliseren, aan de duurzaamheid van de luchtvaart bij te dragen en het vrije verkeer van goederen, personen en diensten te vergemakkelijken.
- (6) Bij de gelijktijdige inspanningen gericht op het aanscherpen van de normen inzake luchtvervoersveiligheid en op het verbeteren van de totale prestatie van ATM- en luchtvaartnavigatiediensten (ANS) voor het algemene luchtvervoer in Europa, dient rekening te worden gehouden met de menselijke factor. Vandaar dat de lidstaten de "just culture"-beginselen in acht moeten nemen. De adviezen en aanbevelingen van de deskundigengroep inzake de menselijke dimensie<sup>9</sup> van het gemeenschappelijk Europees luchtruim moeten in overweging worden genomen en worden meegenomen.
- (7) Verbeteringen van de milieuprestaties van ATM dragen ook bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen in de Overeenkomst van Parijs, in de mededeling van de Commissie over de Europese Green Deal, in de conclusies van de Raad over de strategie van de Commissie voor duurzame en slimme mobiliteit en in de digitale agenda voor Europa, met name via de vermindering van de emissies van de luchtvaart.
- (7a) Luchtruim is een gemeenschappelijke hulpbron voor alle categorieën gebruikers die door hen allen flexibel moet worden gebruikt, waarbij billijkheid en transparantie moeten worden gewaarborgd, en rekening moet worden gehouden met de behoeften inzake veiligheid en defensie van de lidstaten en met hun verplichtingen binnen internationale organisaties.
- (8) In 2004 hebben de lidstaten een algemene verklaring betreffende militaire vraagstukken in verband met het gemeenschappelijke Europese luchtruim<sup>10</sup> aangenomen, die zij herhaald hebben. Volgens die verklaring moeten de lidstaten de civiel-militaire samenwerking versterken en, indien en voor zover dat door alle betrokken lidstaten noodzakelijk wordt geacht, de samenwerking tussen hun strijdkrachten in alle aangelegenheden op het gebied van luchtverkeersbeveiliging luchtverkeersbeheer bevorderen.

---

<sup>9</sup> C(2017) 7518 final.

<sup>10</sup> Zie PB L 96 van 31.3.2004, blz. 9.

- (9) Het nemen van besluiten met betrekking tot de inhoud en de reikwijdte of de uitvoering van militaire operaties en trainingen behoort niet tot de bevoegdheid van de Unie uit hoofde van artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
- (9a) De lidstaten kunnen, samen met derde landen, waar dat relevant is, functionele luchtruimblokken instellen om te komen tot betere samenwerking en coördinatie ter bevordering van de prestaties van het netwerk voor luchtverkeersbeheer binnen het gemeenschappelijk Europees luchtruim en verminderde milieueffecten.
- (10) De lidstaten dienen een nationale toezichthoudende instantie aan te wijzen die de krachtens deze verordening aan deze instanties toegewezen taken op zich zal nemen. Om te garanderen dat het toezicht op de dienstverlening in heel Europa op correcte en consequente wijze plaatsvindt, moeten de nationale toezichthoudende instanties de garantie op voldoende onafhankelijkheid en middelen krijgen. In het bijzonder moet de financiering van deze instanties hun onafhankelijkheid garanderen en hen in staat stellen te werken overeenkomstig de beginselen van billijkheid, transparantie, non-discriminatie en evenredigheid. Personeelsleden van de nationale toezichthoudende instanties dienen onafhankelijk op te treden, met name door belangenconflicten tussen de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en de uitvoering van hun taken te vermijden. Dit mag niet beletten dat een nationale toezichthoudende instantie deel uitmaakt van een regulerende instantie die bevoegd is voor meerdere gereguleerde sectoren, als die regulerende instantie voldoet aan de onafhankelijkheidsvereisten, of organisatorisch te worden samengevoegd met, meer bepaald, de krachtens Verordening (EU) 2018/1139 aangewezen nationale bevoegde autoriteit of de nationale mededingingsautoriteit.
- (11)
- (12) De nationale toezichthoudende instanties spelen een belangrijke rol bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europees luchtruim en moeten bijgevolg samenwerken om hen op die manier in staat te stellen informatie over hun werkzaamheden en besluitvormingsbeginselen, beste praktijken en procedures voor de toepassing van deze verordening uit te wisselen en een gemeenschappelijke aanpak te ontwikkelen, onder meer door verhoogde samenwerking op regionaal niveau. Deze samenwerking moet op regelmatige basis gebeuren.
- (13)

- (14) Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet onder niet-discriminerende voorwaarden diensten in de Unie kunnen aanbieden indien hij houder is van een certificaat of een verklaring overeenkomstig artikel 41 van Verordening (EU) 2018/1139.
- (14a) Overeenkomstig artikel 2, lid 3, punt c), van Verordening (EU) 2018/1139 is die verordening, met inbegrip van de certificeringseisen in artikel 41 ervan, niet van toepassing op ATM/ANS die door het leger worden verleend of beschikbaar gesteld. De lidstaten dienen dan ook de verlening van dergelijke luchtvaartnavigatiediensten in het hele luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt, of delen daarvan, te mogen toestaan zonder certificering en/of toepassing van die hele verordening of delen daarvan. In dergelijke gevallen kan het de betrokken lidstaat meer bepaald zijn toegestaan de betrokken militaire dienstverleners aan te wijzen voor het verlenen luchtverkeersdiensten of meteorologische diensten (MET) overeenkomstig deze verordening.
- (14b) Deze verordening vereist niet de certificering van door wereldwijde satellietnavigatiesystemen (GNSS) geleverde signalen.
- (15) Bij de verlening van gelijkwaardige luchtvaartnavigatiediensten mag geen onderscheid worden gemaakt tussen luchtruimgebruikers.
- (16) Luchtverkeersdiensten dienen op basis van exclusiviteit te worden verleend. Aan de verlener van deze diensten moeten eisen worden gesteld inzake aanwijzing en openbaar belang, met name wat betreft nationale veiligheid en defensie, de locatie van hun hoofdvestiging en wat betreft hun eigendom. In dat verband moet in aanmerking worden genomen dat het verlenen van luchtverkeersdiensten overeenkomstig deze verordening verband houdt met het uitoefenen van de bevoegdheden van een overheidsinstantie, die niet van economische aard zijn en derhalve niet onderworpen aan de toepassing van de Verdragsregels inzake mededinging.
- (16a) De lidstaten moeten er zorg voor dragen dat het aanwijzen van een verlener van luchtverkeersdiensten niet verboden is krachtens hun nationale recht, in het bijzonder omdat de dienstverlener zijn hoofdvestiging in een andere lidstaat heeft of eigendom van onderdanen van die lidstaat is, ingeval de toepassing van dergelijke nationale wetgeving de vrijheid van dienstverlening of de vrijheid van vestiging onterecht beperkt, hetgeen per geval beoordeeld zou moeten worden in het licht van alle ter zake doende omstandigheden.

- (16b) Op grond van hun analyse van de veiligheidsoverwegingen moeten de lidstaten op basis van exclusiviteit een of meer verleners van MET voor het hele luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt, of delen daarvan, kunnen aanwijzen, zonder dat een openbare aanbesteding nodig is.
- (16c) De samenwerking tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten is een belangrijk middel om de algehele prestaties van het Europese systeem voor luchtverkeersbeheer te verbeteren en moet worden aangemoedigd.
- (17) Op grond van hun analyse van de veiligheidsoverwegingen kunnen de lidstaten verleners van luchtverkeersdiensten, luchthavenexploitanten of een groep van luchthavenexploitanten toestaan om communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten (CNS), luchtvaart-inlichtingendiensten (AIS), luchtverkeersgegevensdiensten (ADS), MET, tenzij door de betrokken lidstaat één enkele verlener van MET wordt aangewezen, of terminalluchtverkeersdiensten voor plaatselijke luchtverkeersleiding en naderingsluchtverkeersleiding aan te besteden. De mogelijkheid om gebruik te maken van dergelijke aanbestedingen zou meer flexibiliteit mogelijk kunnen maken en de innovatie in de dienstverlening kunnen bevorderen, zonder dat dit gevolgen heeft voor de veiligheid en de specifieke behoeften, onder meer van het leger, wat betrouwbaarheid, interoperabiliteit, systeemveerkracht, gegevenstoegang en ATM-beveiliging betreft.
- (18) Wanneer MET of luchtverkeersdiensten voor plaatselijke luchtverkeersleiding en naderingsluchtverkeersleiding worden aanbesteed, mogen ze niet onder de prestatieregeling van deze verordening vallen.
- (19)
- (20) Indien van toepassing moet de aanbesteding van luchtvaartnavigatiediensten worden verricht overeenkomstig Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>11</sup> en Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>12</sup> tenzij krachtens deze verordening anders is bepaald, en overeenkomstig de beginselen van gelijke behandeling, non-discriminatie en transparantie alsmede de toepasselijke bepalingen van het Verdrag, met name de Verdragsregels betreffende de vrijheid van dienstverlening en de vrijheid van vestiging.

---

<sup>11</sup> Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten en tot intrekking van Richtlijn 2004/18/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65).

<sup>12</sup> Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243).



- (21) Voor het verkeersbeheer van onbemande luchtvaartuigen moeten gemeenschappelijke informatiediensten ("common information services" – CIS) beschikbaar zijn. Om de kosten van dit verkeersbeheer binnen de perken te houden, moeten de prijzen voor op exclusieve basis verleende CIS worden gebaseerd op de kosten plus een redelijke winstmarge, en moeten ze ter goedkeuring worden voorgelegd aan de nationale toezichthoudende instanties. Om de verlening van de dienst mogelijk te maken, moet aan de verleners van CIS op billijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden toegang tot de relevante operationele gegevens worden geboden.
- (21a) De beschikbaarheid van relevante operationele gegevens met betrekking tot het algemene luchtverkeer is van essentieel belang om de flexibele verlening van luchtverkeersgegevensdiensten mogelijk te maken op grensoverschrijdende en Uniewijde basis. Dergelijke gegevens moeten dan ook op billijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden ter beschikking worden gesteld van de betrokken belanghebbenden. De nauwkeurigheid van de informatie over de status van het luchtruim en over specifieke luchtverkeerssituaties en de tijdige verspreiding van deze informatie onder civiele en militaire luchtverkeersleiders heeft een direct effect op de veiligheid en efficiëntie van de activiteiten, ook op de milieuefficiëntie van de vluchten. Tijdige toegang tot actuele informatie over de status van het luchtruim is van essentieel belang voor alle partijen die profijt willen trekken van luchtruimstructuren die ter beschikking worden gesteld als zij hun vliegplannen indienen of opnieuw indienen.
- (22) De prestatie- en de heffingsregeling moeten zorgen voor de efficiënte, duurzame en ononderbroken werking van het Europese systeem voor luchtverkeersbeheer, en zijn tevens bedoeld om luchtvaartnavigatiediensten, die onder andere dan marktvoorwaarden worden verleend kostenefficiënter te maken en om een betere kwaliteit van de dienstverlening te bevorderen. Daartoe moeten deze regelingen relevante en zinvolle stimulansen omvatten. Met het oog op deze doelstelling mag de prestatieregeling geen betrekking hebben op diensten die overeenkomstig deze verordening worden aanbesteed. De prestatieregeling moet gelden voor alle luchtvaartnavigatiediensten die door een aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten worden verleend of aan andere dienstverleners uitbesteed, ook wanneer door die dienstverlener zowel luchtvaartnavigatie- als luchtverkeersdiensten worden verleend.
- (22a) Er kan een prestatiebeoordelingsorgaan (PBO) worden aangewezen om de Commissie en de nationale toezichthoudende instanties van advies te dienen en te assisteren bij de toepassing van de prestatie- en de heffingsregeling.
- (23)
- (24)

- (25) Gezien de grensoverschrijdende en netwerkelementen die inherent zijn aan de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, moeten de en-route prestaties worden getoetst aan Uniewijde prestatiedoelstellingen.
- (25a) Gezien hun kennis van de plaatselijke omstandigheden, moeten de lidstaten en hun nationale toezichthoudende instanties verantwoordelijk zijn voor het opstellen en vaststellen van de ontwerpprestatieplannen en prestatiedoelstellingen. Die plannen moeten met name worden gebaseerd op de input van de aangewezen verlener(s) van luchtverkeersdiensten met betrekking tot alle luchtvaartnavigatiediensten die door die dienstverleners worden verleend of aanbesteed. De Commissie moet verantwoordelijk zijn voor het beoordelen van die plannen. Daarnaast moeten de nationale toezichthoudende instanties verantwoordelijk zijn voor de monitoring van de prestaties van de verlener(s) van luchtverkeersdiensten, alsmede voor het zo nodig opleggen van corrigerende maatregelen .
- (26) Ontwerpprestatieplannen moeten en-route prestatiedoelstellingen bevatten die stroken met de Uniewijde prestatiedoelstellingen, evenals met terminalprestatiedoelstellingen op de prestatiekerngebieden, namelijk milieu, capaciteit en kostenefficiëntie, waarbij rekening moet worden gehouden met de plaatselijke omstandigheden en de onderlinge en wederzijdse afhankelijkheid tussen de prestatiekerngebieden en veiligheid; daarnaast moeten ontwerpprestatieplannen beantwoorden aan bepaalde kwalitatieve criteria, teneinde zoveel mogelijk te garanderen dat de vastgestelde doelstellingen daadwerkelijk worden gehaald.
- (27) Er moeten specifieke criteria worden gebruikt voor de prestaties van het netwerk, gelet op de specifieke kenmerken van de netwerkfuncties. Voor het netwerk moeten prestatiedoelstellingen worden opgesteld op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie.
- (28) De heffingsregeling moet worden gebaseerd op het beginsel dat luchtruimgebruikers moeten betalen voor de kosten van de aan hen of ten gunste van hen ter beschikking gestelde diensten, die niet anderszins worden gedekt. De kosten die toerekenbaar zijn aan de verlening van luchtvaartnavigatiediensten door nationale instanties van de lidstaten, met inbegrip van de nationale bevoegde autoriteiten en de nationale toezichthoudende instanties, alsmede EUROCONTROL en de Netwerkbeheerder kunnen worden opgenomen in de bepaalde kosten die in rekening worden gebracht aan de luchtruimgebruikers. Heffingen moeten de veilige, doelmatige, doeltreffende, daadwerkelijke en duurzame verlening van luchtvaartnavigatiediensten bevorderen teneinde een hoog niveau van veiligheid en kosteneffectiviteit te bereiken en aan de prestatiedoelstellingen te voldoen, en ze moeten de milieueffecten van de luchtvaart helpen verminderen.

- (29) Het moet de lidstaten zijn toegestaan om te voorzien in het moduleren van heffingen om de milieuprestaties en de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren, met name door meer gebruik te maken van duurzame alternatieve brandstoffen, de capaciteit te vergroten en de vertragingen te beperken, met behoud van een optimaal veiligheidsniveau. De Commissie moet een haalbaarheidsstudie verrichten over de effecten van het moduleren van heffingen op het luchtverkeer en op de belanghebbenden, alsmede over de bijdrage van dat moduleren tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
- (30)
- (30a) Er moeten mechanismen zoals verlenging of opschorting van een lopende referentieperiode of aanpassing van de prestatiedoelstellingen tijdens een referentieperiode, worden opgezet voor het omgaan met onvoorzienbare belangrijke gebeurtenissen met materiële gevolgen voor de toepassing van de prestatie- en de heffingsregeling, wanneer er een aanzienlijke afwijking van de verkeersprognoses kan worden geconstateerd.
- (30b) Onverminderd de procedure van artikel 258 VWEU moet de Commissie toetsen of de lidstaten aan de vereisten van de prestatie- en de heffingsregeling voldoen, en kan zij zo nodig advies uitbrengen over de vraag of aan die vereisten is voldaan.
- (31) Er moeten bepalingen worden vastgesteld die de transparantie van de rekeningen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten garanderen; dit is een van de middelen om kruissubsidiëring en daaruit voortvloeiende verstoringen te voorkomen.
- (32) Netwerkfuncties moeten bijdragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en moeten de verwezenlijking van Uniewijde prestatiedoelstellingen ondersteunen. Ze moeten bevorderen dat het luchtruim en de schaarse middelen duurzaam, efficiënt en ecologisch optimaal worden gebruikt, moeten een afspiegeling zijn van operationele behoeften bij de uitrol van de Europese ATM-netwerkinfrastructuur en moeten zorgen voor ondersteuning in geval van netwerkcrises.

- (32a) Een aantal netwerkfuncties, zoals regeling van luchtverkeersstromingen, moet centraal door één orgaan worden gecoördineerd als ondersteuning van de acties die worden ondernomen door de lidstaten en de betrokken operationele belanghebbenden. Daarom moet een aantal taken die bijdragen tot de uitvoering van deze functie worden uitgevoerd door een Netwerkbeheerder; alle operationele belanghebbenden moeten bij de acties van deze Netwerkbeheerder worden betrokken. De specifieke taken van de Netwerkbeheerder moeten worden vastgelegd in deze verordening. De Netwerkbeheerder moet worden benoemd door de Commissie. De Commissie moet voor de uitvoering van die taken EUROCONTROL, gezien de uitvoerige expertise van die organisatie op luchtvaartgebied, of een ander onpartijdig bevoegd orgaan aanwijzen.
- (33) Operationele belanghebbenden die op plaatselijke en operationele niveaus netwerkfuncties moeten uitoefenen, moeten evenals de lidstaten volledig worden betrokken bij de uitoefening van die functies en bij de besluitvorming. Derhalve moet de Netwerkbeheerder maatregelen nemen via op samenwerking gebaseerde besluitvorming die meer bepaald gebaseerd is op de raadpleging van operationele belanghebbenden en de lidstaten en op gedetailleerde werkafspraken en beheerprocessen. In dit op samenwerking gebaseerde besluitvormingsproces moet het belang van het netwerk voor zover mogelijk vooropstaan, zonder afbreuk te doen aan de behoeften op het gebied van veiligheid en defensie, en daarbij moet zoveel mogelijk naar probleemoplossing en consensus worden gestreefd. Daarnaast moet er, teneinde te zorgen voor een adequate governance met betrekking tot de uitoefening van de netwerkfuncties, een netwerkbeheerraad worden opgericht ten behoeve van een passende vertegenwoordiging van de belangen van alle actoren die betrokken zijn bij de uitoefening van deze functies. Onverminderd de raadpleging van de netwerkbeheerraad over regelgevende of strategische besluiten, zoals de goedkeuring van het netwerkstrategieplan, moeten de met behulp van op samenwerking gebaseerde besluitvorming of door de netwerkbeheerraad vastgestelde maatregelen operationeel of technisch van aard zijn en de dagelijkse werking van het netwerk waarborgen overeenkomstig de doelstellingen van deze verordening. De beslissingsbevoegdheden van de Netwerkbeheerder en de netwerkbeheerraad en de reikwijdte van de op samenwerking gebaseerde besluitvorming moeten duidelijk worden omschreven. Handelingen die worden vastgesteld in het kader van netwerkfuncties moeten naargelang het geval door de rechter kunnen worden getoetst onder de in het Verdrag vastgelegde voorwaarden.

(34)

- (35)
- (36) Het aanbieden van volledige, hoogwaardige en tijdige luchtvaartinlichtingen heeft een grote impact op de veiligheid en het vergemakkelijken van de toegang tot het luchtruim van de Unie en op de mogelijkheden om zich binnen dat luchtruim te bewegen. De toegang tot die gegevens moet worden vergemakkelijkt door middel van een passende informatie-infrastructuur.
- (37) Het veilige en efficiënte gebruik van het luchtruim is alleen mogelijk via nauwe samenwerking tussen civiele en militaire luchtruimgebruikers, hoofdzakelijk op basis van het concept van flexibel luchtruimgebruik en effectieve civiel-militaire coördinatie, zoals tot stand gebracht door de ICAO. Om de uniforme toepassing van dit concept te garanderen, moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om uitvoeringshandelingen vast te stellen, binnen de grenzen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid en onverminderd de verantwoordelijkheden van de lidstaten voor hun luchtruim.
- (38) Het SESAR-project is erop gericht de veilige, efficiënte en ecologisch duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer mogelijk te maken door het Europese en mondiale ATM-systeem te moderniseren. Opdat het project zo effectief mogelijk zou zijn, moet worden gezorgd voor een goede coördinatie tussen de fasen van het project. Het Europees ATM-masterplan moet het resultaat zijn van de definitiefase van SESAR en moet bijdragen tot de verwezenlijking van de Uniewijde doelstellingen.
- (39) Het concept van gemeenschappelijke projecten moet gericht zijn op de tijdige, gecoördineerde en gesynchroniseerde toepassing van de in het Europees ATM-masterplan geïdentificeerde essentiële operationele wijzigingen met gevolgen voor het hele netwerk. De Commissie moet worden belast met de uitvoering van een kosten-batenanalyse van de financiering, teneinde de uitrol van het SESAR-project te versnellen.
- (40) De naleving van de bij Verordening (EU) 2018/1139 vastgestelde eisen voor ATM-systemen en -onderdelen moet de interoperabiliteit van die systemen en onderdelen garanderen, ten gunste van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
- (41)

- (42) Om te zorgen voor uniforme voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening, met name wat betreft de aanwijzing van het PBO, de toepassing van de prestatie- en de heffingsregeling, onder meer met betrekking tot de vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen, de criteria en procedures voor de beoordeling van de ontwerpprestatieplannen en de prestatiedoelstellingen van verleners van luchtverkeersdiensten en de Netwerkbeheerder, de beoordeling en goedkeuring van de prestatieplannen, het toezicht op de prestaties, de regels voor het verstrekken van informatie over kosten en heffingen, de inhoud en vaststelling van de kostenbasis voor heffingen en de vaststelling van eenheidstarieven voor luchtvaartnavigatiediensten, stimuleringsmechanismen en risicodelingsmechanismen, de regels voor de uitoefening van de netwerkfuncties, de aanstelling van de Netwerkbeheerder en de voorwaarden voor die aanstelling, alsmede de taken van de Netwerkbeheerder, de netwerkbeheerraad, de op samenwerking gebaseerde besluitvorming en de netwerkovernancemechanismen, de eisen inzake de beschikbaarheid van operationele gegevens, de toepassing van het concept van flexibel luchtruimgebruik, de vaststelling van gemeenschappelijke projecten en de overnancemechanismen die daarop van toepassing zijn, moeten uitvoeringsbevoegdheden worden verleend aan de Commissie. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>13</sup>. Indien het comité geen advies uitbrengt, dient de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast te stellen.
- (43) De sociale en beroepsorganisaties van het personeel moeten respectievelijk worden geraadpleegd over alle voorgestelde maatregelen die belangrijke sociale, technologische en met de menselijke dimensie of de prestaties verband houdende gevolgen hebben. Ook moeten op het niveau van de Unie het Comité voor de sectorale dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie<sup>14</sup>, en de deskundigengroep inzake de menselijke dimensie worden geraadpleegd.
- (44) De strafmaatregelen die de lidstaten vaststellen voor de overtredingen van deze verordening door gebruikers van het luchtruim en dienstverleners dienen effectief en proportioneel te zijn en een ontmoedigende werking te hebben.

---

<sup>13</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

<sup>14</sup> PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27.

(44b) Deze verordening mag de lidstaten niet beletten maatregelen toe te passen die nodig zijn ter waarborging van essentiële belangen op het gebied van hun veiligheids- of defensiebeleid. Daarnaast laat zij de bevoegdheid van de lidstaten voor het vaststellen van bepalingen betreffende de organisatie van hun strijdkrachten onverlet. Deze bevoegdheid kan ertoe leiden dat lidstaten maatregelen vaststellen om ervoor te zorgen dat hun strijdkrachten over voldoende luchtruim voor adequate onderwijs- en opleidingsdoeleinden beschikken. Derhalve moet worden voorzien in een vrijwaringsclausule om de uitoefening van deze bevoegdheid mogelijk te maken.

(45)

(46) Aangezien de doelstelling van deze verordening, te weten de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar door het transnationale karakter ervan beter op het niveau van de Unie tot stand kan worden gebracht, kan de Unie overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

# ALGEMENE BEPALINGEN

### Artikel 1

#### Onderwerp en werkingssfeer

1. In deze verordening worden de regels vastgesteld voor de totstandbrenging en effectieve werking van het gemeenschappelijke Europese luchtruim teneinde de veiligheidsnormen voor luchtvervoer aan te scherpen, bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en de algemene prestaties van het systeem voor luchtverkeersbeheers- en luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer in Europa te verbeteren, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van alle luchtruimgebruikers. Het gemeenschappelijke Europees luchtruim omvat een samenhangend pan-Europees netwerk, een geleidelijk meer geïntegreerd luchtruim, netwerkbeheer en luchtverkeerbeheersystemen die gebaseerd zijn op veiligheid, efficiëntie, interoperabiliteit en technologische modernisering, ten behoeve van alle luchtruimgebruikers, burgers en het milieu.
2. De toepassing van deze verordening laat de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim onverlet, alsmede de behoeften van de lidstaten inzake openbare orde, openbare veiligheid en defensieaangelegenheden, zoals vermeld in artikel 44. Deze verordening heeft geen betrekking op militaire operaties en trainingen. Er wordt gecoördineerd met militaire autoriteiten om potentiële gevolgen van de toepassing van deze verordening op militaire activiteiten in kaart te brengen en aan te pakken.
3. De toepassing van deze verordening laat de rechten en plichten van de lidstaten voortvloeiend uit het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944 (het "Verdrag van Chicago") onverlet. In deze context heeft deze verordening, op de gebieden waarop deze verordening van toepassing is, tot doel de lidstaten te helpen bij het nakomen van hun verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago, door een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een uniforme uitvoering van de bepalingen daarvan, en door ervoor te zorgen dat die bepalingen in deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften terdege in aanmerking worden genomen.



4. Deze verordening is van toepassing op het luchtruim in het EUR-gebied van ICAO waar lidstaten verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten . De lidstaten kunnen deze verordening ook toepassen op het luchtruim dat in andere ICAO-gebieden onder hun verantwoordelijkheid valt, op voorwaarde dat zij de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis stellen.

## Artikel 2

### Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de volgende definities:

1. "plaatselijke verkeersleiding": luchtverkeersleidingsdienst (ATC) voor luchtvaartterreinverkeer;
2. "luchtvaartinlichtingendienst": een binnen een vastgesteld bestreken gebied opgerichte dienst die verantwoordelijk is voor het verstrekken van luchtvaartinlichtingen en gegevens die nodig zijn voor de veiligheid, regelmaat en efficiency van luchtvaartnavigatie;
- 2a. "Agentschap": het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, dat is opgericht bij Verordening (EU) 2018/1139;
3. "verlener van luchtvaartnavigatiediensten": de openbare of particuliere lichamen die een of meer luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer verlenen;
4. "luchtvaartnavigatiediensten" (ANS): luchtverkeersleidingsdiensten; luchtvaartnavigatiediensten" (ANS): luchtverkeersdiensten; communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten (CNS), met inbegrip van diensten voor het versterken van door GNSS-satellietenconstellaties uitgezonden signalen ten behoeve van luchtvaartnavigatie; meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie (MET), en luchtverkeersgegevensdiensten (ADS);
5. "luchtverkeersleidingsdienst": dienst die wordt verricht teneinde:
  - a) botsingen te voorkomen:
    - i) tussen luchtvaartuigen;

- ii) tussen luchtvaartuigen en hindernissen op het manoeuvreerterrein;
  - b) een geordende luchtverkeersstroom tot stand te brengen en te handhaven;
6. "luchtverkeersgegevensdiensten": diensten die bestaan uit het verzamelen, samenvoegen en integreren van operationele gegevens van verleners van plaatsbepalingsdiensten, verleners van MET en AIS en netwerkfuncties, en andere betrokken entiteiten die operationele gegevens genereren, en het verstrekken van verwerkte gegevens met het oog op luchtverkeersleiding of luchtverkeersbeheer;
8. "regeling van luchtverkeersstromen (ATFM)": functie die tot doel heeft bij te dragen aan een veilige, ordelijke en vlotte doorstroming van het luchtverkeer tijdens het volledige traject door ervoor te zorgen dat de luchtverkeersleidingscapaciteit optimaal wordt benut en dat het verkeersvolume verenigbaar is met de door de betrokken luchtverkeersdienstverleners afgegeven capaciteit;
9. "luchtverkeersbeheer": de verzameling van functies en diensten in de lucht en op de grond (luchtverkeersdiensten, luchtruimbeheer en de regeling van de luchtverkeersstroom, met inbegrip van het ontwerp van vliegprocedures) die nodig zijn om de veiligheid en de doeltreffendheid van de vliegtuigbewegingen in alle fasen te waarborgen;
10. "luchtverkeersdiensten": vluchtinlichtingendiensten, waarschuwingendiensten, adviesdiensten voor het luchtverkeer en luchtverkeersleiding (algemene luchtverkeersleiding, naderingsluchtverkeersleiding en plaatselijke luchtverkeersleiding);
11. "luchtruimblok": luchtruim van vastgestelde afmetingen, in ruimte en tijd, bestaande uit een of meer luchtruimstructuren, waarbinnen luchtvaartnavigatiediensten worden verleend;
12. "luchtruimbeheer": een planning- en monitoring functie met als belangrijkste doel een optimale benutting van beschikbaar luchtruim door dynamische timesharing en, bij gelegenheid, scheiding van luchtruim tussen verschillende categorieën luchtruimgebruikers op basis van kortetermijnbehoeften;
13. "luchtruimstructuur": een specifiek luchtruimvolume dat is vastgesteld om een veilig en optimaal luchtverkeersbeheer te waarborgen;

14. "luchtruimtegebruikers": exploitanten van luchtvaartuigen die volgens de regels voor algemeen luchtverkeer worden geëxploiteerd;
15. "waarschuwingsdienst": een dienst die bij de verantwoordelijke organisaties melding maakt van vliegtuigen in nood die bijstand behoeven en dergelijke organisaties op verzoek assisteert;
16. "naderingsluchtverkeersleiding": luchtverkeersleiding voor aankomende of vertrekkende gecontroleerde vluchten;
17. "algemene luchtverkeersleiding": luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten in luchtverkeersleidingsgebieden;
18. "basiswaarde": een waarde die wordt bepaald voor het stellen van prestatiedoelstellingen en die wordt geraamd op basis van de werkelijke kosten of werkelijke eenheidskosten tijdens het jaar voorafgaand aan het begin van de desbetreffende referentieperiode;
19. "benchmarkgroep": een groep verleners van luchtverkeersdiensten met een soortgelijke operationele en economische omgeving;
20. "uitgesplitste waarde": een waarde die wordt verkregen, voor een bepaalde verlener van luchtverkeersdiensten, door een Uniewijde prestatiedoelstelling uit te splitsen tot op het niveau van een of meer verleners van luchtverkeersdiensten, en die dienst doet als referentie voor de beoordeling van de samenhang van de in het ontwerp prestatieplan vastgestelde prestatiedoelstelling met de Uniewijde prestatiedoelstelling;
21. "certificaat": een certificaat als omschreven in artikel 3, punt 12, van Verordening (EU) 2018/1139;
22. "gemeenschappelijke informatiedienst (CIS)": een dienst die bestaat in het verspreiden van statische en dynamische gegevens om het verlenen van U-space diensten voor het beheer van het verkeer van onbemande luchtvaartuigen mogelijk te maken;
23. "communicatiediensten": vaste en mobiele diensten ten behoeve van de luchtvaart voor grond-tot-grond-, lucht-tot-grond- en lucht-tot-lucht-communicatie voor luchtverkeersleidingsdoeleinden;
24. "onderdelen": materiële objecten, zoals apparatuur, en immateriële objecten, zoals programmatuur, waarvan de interoperabiliteit van het Europese netwerk (EATMN) voor luchtverkeersbeheer afhangt;

25. "luchtverkeersleidingsgebied": gecontroleerd luchtruim dat zich verticaal uitstrekt vanaf een gespecificeerde grens boven het aardoppervlak;
26. "op samenwerking gebaseerde besluitvorming": een proces waarbij beslissingen worden genomen op basis van samenwerking met en raadpleging van de relevante autoriteiten van de lidstaten, operationele belanghebbenden en andere actoren, indien van toepassing, en waarbij naar consensus wordt gestreefd;
27. "grensoverschrijdende diensten": luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend in een lidstaat door een dienstverlener wiens hoofdvestiging zich in een andere lidstaat bevindt;
28. "verklaring": met het oog op luchtverkeersbeheers- en luchtvaartnavigatiediensten, een verklaring in de zin van artikel 3, lid 10, van Verordening (EU) 2018/1139;
30. "en routeheffingszone": een luchtruimvolume dat zich vanaf de grond uitstrekt tot en met het hogere luchtruim en waarin en routeluchtvaartnavigatiediensten worden verleend waarvoor één kostenbasis en één eenheidstarief zijn vastgesteld;
31. "EUROCONTROL": de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, opgericht bij het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart van 13 december 1960;
32. "Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer": de verzameling van systemen, bedoeld in punt 3.1 van bijlage VIII bij Verordening (EU) 2018/1139 die het mogelijk maken luchtvaartnavigatiediensten te verlenen in de Unie, met inbegrip van de interfaces aan grenzen met derde landen;
33. " Europees ATM-masterplan ": het plan dat wordt goedgekeurd bij Besluit 2009/320/EG van de Raad<sup>15</sup>, zoals vervolgens gewijzigd;
34. "flexibel gebruik van het luchtruim": een concept van luchtruimbeheer, als beschreven door de ICAO, dat gebaseerd is op het fundamentele beginsel dat luchtruim niet als strikt civiel of strikt militair mag worden aangewezen, maar moet worden beschouwd als een continuüm waarin zoveel mogelijk moet worden voldaan aan alle gebruikerseisen;

---

<sup>15</sup> PB L 95 van 9.4.2009, blz. 41.

35. "vluchtinformatiedienst": een dienst die adviezen en informatie verstrekt die nuttig zijn voor de veilige en doeltreffende uitvoering van vluchten;
- 35b. "functioneel luchtruimblok": een, ongeacht de staatsgrenzen, op operationele behoeften gebaseerd luchtruimblok waarbinnen de luchtvaartnavigatiediensten en aanverwante functies op prestatiegerichte en geoptimaliseerde wijze worden verleend met het oogmerk in ieder functioneel luchtruimblok versterkte samenwerking tussen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten of naargelang, een geïntegreerde dienstverlener, in te voeren;
- 35c. "ontwerp van vliegprocedures": alle taken die relevant zijn voor het ontwerp van een instrumentvliegprocedure;
36. "algemeen luchtverkeer": alle bewegingen van burgerluchtvaartuigen, alsmede alle bewegingen van staatsluchtvaartuigen (met inbegrip van militaire, douane- en politieluchtvaartuigen), voor zover die bewegingen worden uitgevoerd in overeenstemming met de procedures van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), zoals opgericht bij het Verdrag van Chicago;
37. "interoperabiliteit": een geheel van functionele, technische en operationele eigenschappen die worden vereist van de systemen en onderdelen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer en van de procedures voor de werking van het netwerk, teneinde de veilige, naadloze en efficiënte werking van het netwerk te verzekeren;
38. "meteorologische diensten voor luchtvaartnavigatie (MET)": de faciliteiten en diensten die weersvoorspellingen, waarschuwingen, briefings en waarnemingen voor luchtvaartnavigatiedoeleinden verstrekken, alsmede andere door lidstaten aangeleverde meteorologische informatie en gegevens voor gebruik in de luchtvaart;
39. "nationale bevoegde instantie": de entiteiten zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 34, van Verordening (EU) 2018/1139;
40. "nationale toezichthoudende instantie": het nationale orgaan of de nationale organen waaraan een lidstaat de taken overeenkomstig deze verordening heeft toevertrouwd;
41. "navigatiediensten": de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van informatie op het gebied van positionering en timing;

42. "netwerkcrisis": het onvermogen om luchtverkeersbeheers- en /of luchtvaartnavigatiediensten te verlenen op het vereiste niveau, waardoor een belangrijk verlies aan netwerkcapaciteit of een aanzienlijk gebrek aan evenwicht tussen de netwerkcapaciteit en de vraag ontstaat, of een belangrijke verstoring van de informatiestroom of de integriteit in één of meer delen van het netwerk ten gevolge van een ongewone of onvoorziene situatie optreedt;
43. "Netwerkbeheerder": de entiteit waaraan de taken zijn toevertrouwd die nodig zijn om bij te dragen tot de uitvoering van de in artikel 26 vermelde netwerkfuncties, overeenkomstig artikel 27;
- 43a. "operationeel netwerkplan (NOP)": een via op samenwerking gebaseerde besluitvorming opgesteld plan om op operationeel niveau de doelstellingen van de netwerkfuncties te verwezenlijken en bij te dragen aan de prestatiedoelstellingen;
- 43b. "Netwerkstrategieplan (NSP)": een via op samenwerking gebaseerde besluitvorming opgesteld plan dat als leidraad dient voor de ontwikkeling van het netwerk op lange termijn;
- 43c. "Operationeel luchtverkeer": alle vluchten die niet voldoen aan de onderhavige bepalingen voor algemeen luchtverkeer en waarvoor door de passende nationale instanties regels en procedures zijn vastgesteld;
44. "operationele gegevens": informatie over alle vluchtfasen, die nodig is voor operationele doeleinden van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, exploitanten van luchthavens en andere betrokken actoren;
- 44a. "operationele belanghebbenden": de civiele en militaire luchtruimgebruikers, de civiele en militaire verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de exploitanten van luchthavens;
45. "prestatieplan": een plan dat tot doel heeft de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties te verbeteren;
46. "ingebruikneming": eerste operationele gebruik na de initiële installatie of upgrade van een systeem;
47. "routenetwerk": een netwerk van gespecificeerde routes voor de afhandeling van de verkeersstromen van het algemene luchtverkeer, nodig voor het verlenen van luchtverkeersleiding;

48. "definitiefase van SESAR": de fase die bestaat uit de vaststelling en actualisering van de langetermijnvisie van het SESAR-project, van het bijbehorende werkingsconcept dat verbeteringen in elke vluchtfase mogelijk maakt, van de vereiste essentiële operationele wijzigingen in het EATMN en van de vereiste ontwikkelings- en uitrolprioriteiten;

49. "uitroloffase van SESAR": de opeenvolgende industrialiserings- en uitvoeringsfasen tijdens dewelke de volgende activiteiten worden verricht: standaardisering, productie en certificering van grond- en boordapparatuur en van de processen die nodig zijn om SESAR-oplossingen toe te passen (industrialisering); en aanbesteding, installatie en ingebruikname van apparatuur en systemen op basis van SESAR-oplossingen, met inbegrip van de bijbehorende operationele procedures (uitvoering);

50. "ontwikkelingsfase van SESAR": de fase tijdens dewelke onderzoeks-, ontwikkelings- en valideringsactiviteiten worden uitgevoerd die tot doel hebben volgroeide SESAR-oplossingen op te leveren;

51. "SESAR-project": het project om het luchtverkeersbeheer in Europa te moderniseren, met als doel een goed presterende, gestandaardiseerde en interoperabele infrastructuur voor luchtverkeersbeheer in de Unie tot stand te brengen, bestaande uit een innovatiecyclus die de definitiefase, de ontwikkelingsfase en de uitroloffase van SESAR omvat;

52. "SESAR-oplossing": een inzetbare output van de ontwikkelingsfase van SESAR waarbij nieuwe of verbeterde gestandaardiseerde en interoperabele procedures of technologieën worden ingevoerd;

53. "plaatsbepalingsdiensten": de faciliteiten en diensten voor het bepalen van de respectieve posities van luchtvaartuigen waarmee voor een veilige separatie wordt gezorgd;

54. "systeem": het geheel van op de grond gestationeerde en zich in de lucht bevindende onderdelen, alsmede in de ruimte gestationeerde apparatuur, dat ondersteuning geeft aan luchtvaartnavigatiediensten voor alle vluchtfasen;

56. "terminalheffingszone": een op het grondgebied van een of meer lidstaten gelegen luchthaven of groep van luchthavens waarop plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten worden verleend en waarvoor één kostenbasis en één eenheidstarief zijn vastgesteld;

57. "upgrade": elke wijziging in de operationele kenmerken van een systeem.

*Artikel 2a*

**Functionele luchtruimblokken**

1. De lidstaten kunnen een functioneel luchtruimblok instellen voor een betere samenwerking en coördinatie ter verhoging van de prestaties van het netwerk voor luchtverkeersbeheer binnen het gemeenschappelijke Europese luchtruim. Onverminderd artikel 5, leden 3 tot en met 5a, van deze verordening, kunnen de lidstaten hun verplichtingen krachtens de artikelen 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b en 17 van deze verordening, alsmede de op grond daarvan vastgestelde uitvoeringsregels op het niveau van het functionele luchtruimblok, geheel of deels gezamenlijk uitvoeren.

2. Indien van toepassing omvat deze samenwerking ook derde landen die aan functionele luchtruimblokken deelnemen.

4. Functionele luchtruimblokken worden ingesteld bij een internationale overeenkomst tussen de betrokken lidstaten en, in voorkomend geval, de betrokken derde landen die verantwoordelijk zijn voor een deel van het luchtruim in het functioneel luchtruimblok. Van de overeenkomst en de lijst met verplichtingen die de lidstaten gezamenlijk beogen uit te voeren, wordt de Commissie in kennis gesteld.



## HOOFDSTUK II

### NATIONALE TOEZICHTHOUDENDE INSTANTIES

#### *Artikel 3*

#### **Aanwijzing, oprichting en eisen betreffende nationale toezichthoudende instanties**

1. De lidstaten gaan, gezamenlijk of afzonderlijk, over tot aanwijzing of instelling van één of meer organen als nationale toezichthoudende instantie, belast met de taken welke bij deze verordening aan een dergelijke instantie zijn toegekend.
2. De nationale toezichthoudende instantie oefent haar bevoegdheden op onpartijdige, onafhankelijke en transparante wijze uit en wordt dienovereenkomstig georganiseerd, van personeel voorzien en gefinancierd.
3. De nationale toezichthoudende instantie is onafhankelijk van welke verleners van luchtvaartnavigatiediensten dan ook wat haar organisatie, hiërarchische structuur en besluitvorming betreft, in het bijzonder door vermijding van belangenconflicten met die dienstverleners. Deze onafhankelijkheid belet de instantie en de dienstverleners niet om onderdeel te zijn van dezelfde overheidsdienst, -entiteit of -bestuursinstantie.

4. De lidstaten kunnen instanties oprichten die bevoegd zijn voor hetzij meerdere gereguleerde sectoren, hetzij meerdere reguleringsgebieden binnen de vervoerssector, mits die geïntegreerde regulerende instanties voldoen aan de onafhankelijkheidsvereisten van dit artikel. De nationale toezichhoudende instantie kan, wat haar organisatiestructuur betreft, worden samengevoegd met andere overheidsinstanties, meer bepaald met de in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 1/2003 bedoelde nationale mededingingsautoriteit<sup>16</sup>, de nationale bevoegde autoriteit of, in voorkomend geval, met een nationale vervoersautoriteit, mits het hierbij opgerichte gemengde orgaan voldoet aan de onafhankelijkheidsvereisten van dit artikel.

9. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de namen en adressen van de nationale toezichhoudende instanties en van eventuele wijzigingen daarvan, alsook van de maatregelen die zijn genomen om aan dit artikel te voldoen.

#### *Artikel 4*

#### **Taken van de nationale toezichhoudende instanties**

1. De nationale toezichhoudende instantie verricht de krachtens deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen aan haar toegewezen taken, en met name de volgende:

- (a) nagaan of er overeenstemming is met en voldaan wordt aan de in artikel 7, lid 1a, punt b), en artikel 8, lid 4, punt d), bedoelde nationale eisen inzake veiligheid en defensie;
- c) beoordelen en goedkeuren van de prijsstelling voor het verlenen van de gemeenschappelijke informatiedienst ("common information service" – CIS), overeenkomstig artikel 9;
- d) opstellen van het ontwerp prestatieplan, met inbegrip van het bepalen van de criteria voor het toewijzen van de kosten en het stellen van prestatiedoelstellingen, toezicht houden op de prestatie- en de heffingsregeling, als vermeld in, en binnen de limieten van, de artikelen 10 tot en met 13b, 17 en 19 tot en met 22, alsmede de in de artikelen 18 en 23 bedoelde uitvoeringshandelingen;

---

<sup>16</sup> Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag (PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1).

- e) toezicht houden op de toepassing van de verordening wat betreft de transparantie van de rekeningen overeenkomstig artikel 25, auditen of verifiëren en goedkeuren van de in artikel 25, lid 4, bedoelde financiële gegevens.

3. Elke nationale toezichthoudende instantie verricht in samenwerking met de nationale bevoegde autoriteit, indien deze een andere entiteit is, de nodige toezichtsactiviteiten, waaronder, naargelang het geval, inspecties en audits om na te gaan of de krachtens deze verordening onder haar toezicht vallende entiteiten mogelijk de eisen van deze verordening en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen niet hebben nageleefd. In geval van niet-naleving nemen de nationale toezichthoudende instanties een besluit over corrigerende maatregelen en handhaven zij die.

De betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten en CIS- verleners moeten voldoen aan alle door de nationale toezichthoudende instantie genomen handhavingsmaatregelen in dat verband. In het geval van grensoverschrijdende diensten kan de betrokken lidstaat, of zijn nationale toezichthoudende instantie, de lidstaat waar de dienstverlener is gevestigd of zijn hoofdvestiging heeft, of de nationale toezichthoudende instantie van die lidstaat, verzoeken hem of haar steun te verlenen bij het overwinnen van eventuele handhavingsmoeilijkheden. Beide lidstaten, of hun nationale toezichthoudende instanties, trachten hiertoe met elkaar samen te werken.

## Artikel 5

### **Samenwerking tussen nationale toezichthoudende instanties**

1. De nationale toezichthoudende instanties wisselen naargelang het geval informatie uit, met name informatie in verband met hun werkzaamheden en besluitvorming, beste praktijken en procedures, alsook met de toepassing van deze verordening. Te dien einde kunnen de nationale toezichthoudende instanties deelnemen aan en samenwerken in een netwerk dat regelmatig bijeenkomt.

2. De nationale toezichthoudende instanties werken, met name bij het verlenen van grensoverschrijdende diensten en van luchtvaartnavigatiediensten in een luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van een andere lidstaat valt, via werkafspraken met elkaar samen om elkaar bijstand te verlenen bij hun monitoring- en toezichtstaken, de behandeling van onderzoeken en enquêtes.

3. Indien luchtvaartnavigatiediensten worden verleend in een luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van twee of meer lidstaten valt, met name wat functionele luchtruimblokken betreft, sluiten de betrokken lidstaten, waar dienstig, een overeenkomst inzake het toezicht dat zij of hun instanties krachtens deze verordening moeten houden op de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

4. Indien luchtvaartnavigatiediensten worden verleend in een luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van een andere lidstaat valt, voorzien de in lid 3 bedoelde overeenkomsten in de wederzijdse erkenning van de uitvoering van de taken, zoals vermeld in deze verordening, en de resultaten daarvan door elk van de lidstaten of hun instanties. In die overeenkomsten wordt ook bepaald welke nationale toezichthoudende instantie bevoegd is voor de in artikel 4, lid 1, vermelde taken.

5. Nationale toezichthoudende instanties kunnen, wanneer dit op grond van het nationale recht is toegestaan, met het oog op regionale samenwerking ook overeenkomsten sluiten inzake de verdeling van de verantwoordelijkheden voor de toezichtstaken.

5a. De Commissie wordt in kennis gesteld van de in dit artikel bedoelde overeenkomsten.

## HOOFDSTUK III

# DIENSTVERLENING

### *Artikel 6*

#### **Dienstverlening door verleners van luchtvaartnavigatiediensten**

2. Onverminderd de artikelen 7, 7a en 8, lid 4, van deze Verordening, heeft een entiteit die voldoet aan de vereisten van de artikelen 40 en 41 van Verordening (EU) 2018/1139 en van de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen, het recht om onder niet-discriminerende voorwaarden luchtvaartnavigatiediensten voor luchtruimgebruikers in de Unie te verlenen.

2a. Indien een lidstaat een verlener van luchtvaartdiensten heeft vrijgesteld van de verplichting houder te zijn van een certificaat overeenkomstig artikel 41, lid 6, van Verordening (EU) 2018/1139, kan die lidstaat, niettegenstaande lid 2, die dienstverlener toestaan luchtvaartdiensten te verlenen in het onder zijn verantwoordelijkheid vallende deel van het luchtruim waarvoor die vrijstelling werd toegekend, volgens de in dat artikel genoemde voorwaarden.

3. Niettegenstaande lid 2, kunnen de lidstaten toestemming geven voor de verlening door het leger van de in artikel 2, lid 3, punt c), van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde luchtvaartnavigatiediensten in het hele luchtruim, of delen daarvan, dat onder hun verantwoordelijkheid valt, zulks zonder certificering of toepassing van de volledige onderhavige verordening of delen daarvan. In dergelijke gevallen stellen de betrokken lidstaten de Commissie en de overige lidstaten van hun besluit in kennis. Op de verlening van die diensten zijn de voorwaarden van artikel 2, lid 5, van Verordening (EU) 2018/1139 van toepassing.

## *Artikel 7*

### **Aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat in het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt binnen bepaalde luchtruimblokken op exclusieve basis luchtverkeersdiensten worden verleend. Daartoe wijzen de lidstaten, individueel of collectief, een of meer verleners van luchtverkeersdiensten aan. De lidstaten hebben zelf de bevoegdheid voor het aanwijzen van de verlener(s) van luchtverkeersdiensten, mits door deze verlener(s) van luchtverkeersdiensten aan de vereisten van dit artikel wordt voldaan.

1a. De verleners van luchtverkeersdiensten moeten voldoen aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

- a) ze zijn houder van een certificaat overeenkomstig artikel 41 van Verordening (EU) 2018/1139 of van een geldige verklaring overeenkomstig artikel 41, lid 5, van die verordening, tenzij zij op grond van artikel 2, lid 3, punt c), van die verordening van de certificeringseis zijn vrijgesteld;
- b) zij voldoen aan de nationale eisen inzake veiligheid en defensie;
- c) hun hoofdvestiging is gelegen op het grondgebied van een lidstaat; en
- d) lidstaten of onderdanen van lidstaten zijn eigenaar van meer dan 50 % van de dienstverlener en hebben er daadwerkelijk zeggenschap over, hetzij direct, hetzij indirect, via een of meer tussenbedrijven, tenzij anders is bepaald in een overeenkomst met een derde land waarbij de Unie partij is.

In afwijking van de punten c) en d) kunnen de lidstaten een verlener van luchtverkeersdiensten die zijn hoofdvestiging in een derde land heeft en/of niet aan de in punt d) vermelde voorwaarde voldoet, aanwijzen voor het verlenen van luchtverkeersdiensten in een beperkt deel van het luchtruim waarvoor die lidstaat verantwoordelijk is, indien dat deel van het luchtruim grenst aan een luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van dat derde land valt.

2. De aanwijzing van de verleners van luchtverkeersdiensten mag niet worden onderworpen aan voorwaarden die deze dienstverleners verplichten om:

- a) rechtstreeks of via meerderheidsaandeelhouderschap eigendom te zijn van de aanwijzende lidstaat of onderdanen daarvan;
- b) zijn hoofdvestiging of geregistreerd kantoor op het grondgebied van de aanwijzende lidstaat te hebben;
- c) alleen faciliteiten in de aanwijzende lidstaat te gebruiken indien de toepassing van deze voorwaarden leidt tot een onterechte beperking van de vrijheid van dienstverlening of de vrijheid van vestiging.

3. Lidstaten specificeren de rechten en plichten waaraan de overeenkomstig dit artikel aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten moeten voldoen.

4. Lidstaten stellen de Commissie en de overige lidstaten onmiddellijk in kennis van alle in het kader van dit artikel genomen besluiten over de aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten in specifieke luchtruimblokken binnen het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.

#### *Artikel 7a*

##### **Aanwijzing van de verleners van MET**

1. De lidstaten kunnen, individueel of gezamenlijk, op basis van exclusiviteit een verlener van MET aanwijzen in het hele luchtruim dat onder hun verantwoordelijk valt, of een deel daarvan, rekening houdend met veiligheidsoverwegingen.
2. De lidstaten stellen de Commissie en de andere lidstaten onverwijld in kennis van elk op grond van dit artikel genomen besluit.

#### *Artikel 7b*

##### **Betrekkingen tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten**

1. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten kunnen gebruikmaken van de diensten van andere dienstverleners die houder zijn van een certificaat overeenkomstig artikel 41 van Verordening (EU) 2018/1139 of van een geldige verklaring overeenkomstig artikel 41, lid 5, van Verordening (EU) 2018/1139, tenzij ze zijn vrijgesteld van de certificeringseis overeenkomstig artikel 2, lid 3, punt c), van Verordening (EU) 2018/1139. Een dergelijke samenwerking verloopt overeenkomstig artikel 8, indien van toepassing.

Voor verleners van luchtverkeersdiensten die zijn aangewezen overeenkomstig artikel 7, en verleners van MET die zijn aangewezen overeenkomstig artikel 7a, is voor een dergelijke samenwerking de toestemming van de betrokken lidstaten vereist.

2. Voor de toepassing van lid 1 leggen verleners van luchtvaartnavigatiediensten hun werkafspraken formeel vast door middel van schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen, waarin de specifieke verplichtingen, met inbegrip van financiële regelingen, indien van toepassing, en taken van de verschillende dienstverleners worden vastgelegd. Deze overeenkomsten of regelingen worden gemeld aan de betrokken nationale toezichhoudende instantie(s).

Voor verleners van luchtverkeersdiensten die zijn aangewezen overeenkomstig artikel 7, en verleners van MET die zijn aangewezen overeenkomstig artikel 7a, is voor de invulling van dergelijke overeenkomsten of regelingen de goedkeuring van de betrokken lidstaten vereist.

#### *Artikel 8*

#### **Voorwaarden voor het verlenen van CNS-, AIS-, ADS-, MET- en voor het verlenen van luchtverkeersdiensten voor naderingsluchtverkeersleiding en plaatselijke luchtverkeersleiding**

1. Onverminderd de door de aanwijzende staat gedefinieerde rechten en plichten overeenkomstig artikel 7, lid 3, kunnen aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten beslissen CNS-, AIS- of ADS- diensten aan te besteden.

1a. Uitgezonderd in gevallen waarin lidstaten overeenkomstig artikel 7a een verlener van MET hebben aangewezen, kunnen zij verleners van luchtverkeersdiensten toestaan MET aan te besteden.

1b. De lidstaten kunnen toestaan dat luchthavenexploitanten of een groep luchthavenexploitanten luchtverkeersdiensten voor plaatselijke lucht verkeersleiding en/of luchtverkeersdiensten voor naderingsluchtverkeersleiding aanbesteden .

In dat geval is voor de aanbestedingsspecificaties, met inbegrip van vereisten betreffende de kwaliteit van de dienstverlening, de goedkeuring van de lidstaten vereist. De lidstaten wijzen de dienstverlener aan die op basis van de in dit lid bedoelde aanbesteding is geselecteerd.



4. Een verlener van CNS-, AIS-, ADS-, MET- diensten of luchtverkeersdiensten voor plaatselijke luchtverkeersleiding of voor naderingsluchtverkeersleiding mag alleen worden geselecteerd en, indien van toepassing, aangewezen om diensten te verlenen in een lidstaat als gevolg van een aanbesteding overeenkomstig lid 1, 1a of 1b, mits hij voldoet aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

- a) hij is houder van een certificaat overeenkomstig artikel 41 van Verordening (EU) 2018/1139 of van een geldige verklaring overeenkomstig artikel 41, lid 5, van Verordening (EU) 2018/1139, tenzij hij is vrijgesteld van de certificeringseis overeenkomstig artikel 2, lid 3, punt c), van Verordening (EU) 2018/1139;
- b) zijn hoofdvestiging is gelegen op het grondgebied van een lidstaat;
- c) lidstaten of onderdanen van lidstaten zijn voor meer dan 50 % eigenaar van de dienstverlener en oefenen er daadwerkelijk zeggenschap over uit, hetzij direct, hetzij indirect, via een of meer tussenbedrijven, tenzij anders bepaald in een overeenkomst met een derde land waarbij de Unie partij is; en
- d) de dienstverlener voldoet aan de nationale eisen inzake beveiliging en defensie.

In afwijking van de punten b) en c) kan elke verlener van wereldwijde satellietdiensten aan wie, vóór de vaststelling van onderhavige verordening, overeenkomstig artikel 41 van Verordening (EU) 2018/1139 een certificaat is afgegeven voor het verlenen van diensten in de Unie, voor het verlenen van deze diensten in de Unie worden geselecteerd, ook al voldoet hij niet aan de in de punten b) en c) vermelde voorwaarden.

5. De artikelen 13, 13a, 13b en 17 alsmede de op grond van artikel 18 vastgestelde uitvoeringsregels met betrekking tot die artikelen zijn niet van toepassing op de MET-diensten die worden verleend door MET-verleners die zijn geselecteerd, noch op de verleners van luchtverkeersdiensten die zijn aangewezen op basis van een aanbestedingsprocedure die is verlopen overeenkomstig de leden 1 a en 1b. Met het oog op monitoringdoeleinden verstrekken de betrokken verleners van luchtverkeersdiensten relevante gegevens over de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten op de in artikel 10, lid 2, punt a), vermelde prestatiekerngebieden en op veiligheidsgebied aan de nationale toezichthoudende instantie en de Commissie.

## Artikel 9

### Verlening van gemeenschappelijke informatiediensten

1. Indien CIS worden verleend, moeten de verspreide gegevens de integriteit en kwaliteit hebben die nodig is om de veilige en beveiligde verlening van diensten voor het beheer van het verkeer van onbemande luchtvaartuigen mogelijk te maken.

2. CIS-verleners voldoen aan de volgende cumulatieve vereisten:

- a) zij voldoen aan de nationale eisen inzake veiligheid en defensie;
- b) hun hoofdvestiging is gelegen op het grondgebied van een lidstaat; en
- c) lidstaten of onderdanen van lidstaten zijn voor meer dan 50 % eigenaar van de dienstverlener en oefenen er daadwerkelijk zeggenschap over uit, hetzij direct, hetzij indirect, via een of meer tussenbedrijven, tenzij anders bepaald in een overeenkomst met een derde land waarbij de Unie partij is.

3. De kosten op basis waarvan de prijs voor de CIS wordt vastgesteld, worden opgenomen in een rekening die gescheiden is van de rekeningen voor alle andere activiteiten van de betrokken exploitant, en zijn toegankelijk voor de betrokken nationale toezichhoudende instantie.

Indien CIS op basis van exclusiviteit worden verleend, bepalen de lidstaten dat de prijs voor de CIS gebaseerd moet zijn op de vaste en variabele kosten van het verlenen van de betrokken dienst, en/of een winstmarge moet hebben die duidt op een goede risico-rendementsverhouding.

4. De door de CIS- verlener vastgestelde prijs wordt beoordeeld en goedgekeurd door de betrokken nationale toezichhoudende instantie. De prijs van deze diensten wordt openbaar gemaakt.

5. Door verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden op niet-discriminerende basis gegevens die nodig zijn voor de veilige exploitatie van onbemande luchtvaartuigen in het U-space-luchtruim, ter beschikking gesteld, onverminderd de belangen inzake nationale veiligheid, openbare orde en defensiebeleid. CIS-verleners gebruiken die gegevens uitsluitend voor operationele doeleinden van de door hen verleende diensten.

De prijs voor de toegang tot dergelijke gegevens wordt gebaseerd op de extra kosten van de terbeschikkingstelling van de gegevens en op de kosten van het genereren van de gegevens, indien de laatstgenoemde kosten onder artikel 20 vallen en tenzij door de lidstaten ter dekking van die kosten andere financiële middelen worden gebruikt.

## Artikel 9a

### **Beschikbaarheid van en toegang tot operationele gegevens voor algemeen luchtverkeer**

1. Voor algemeen luchtverkeer worden door alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavens en de Netwerkbeheerder, mede op grensoverschrijdende en Uniewijde basis, relevante operationele gegevens in real time beschikbaar gesteld, zulks op niet-discriminerende basis en onverminderd de belangen inzake nationale veiligheid, openbare orde en defensiebeleid. Deze terbeschikkingstelling komt ten goede aan verleners van luchtvaartnavigatiediensten die houder zijn van een certificaat of een verklaring, militaire entiteiten die belast zijn met veiligheids- en defensieactiviteiten, militaire verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en luchthavens alsmede de Netwerkbeheerder. De gegevens mogen uitsluitend voor operationele doeleinden worden gebruikt.
3. Toegang tot relevante operationele gegevens, zoals bedoeld in lid 1, wordt kosteloos verleend aan de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor veiligheid, openbare orde en defensie, aan de nationale toezichthoudende instanties, aan de nationale bevoegde autoriteiten, aan de Netwerkbeheerder en aan het Agentschap overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139.
4. De Commissie bepaalt volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure wat voor operationele gegevens er precies onder dit artikel vallen, en stelt de technische bijzonderheden omtrent deze gegevens vast.

## *Artikel 9b*

### **Prestatiebeoordelingsorgaan**

1. De Commissie kan volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure bij uitvoeringshandeling een onafhankelijk en onpartijdig prestatiebeoordelingsorgaan (PBO) aanwijzen. Het PBO heeft geen regelgevingstaak of andere beslissingsbevoegdheid. De rol van het PBO beperkt zich tot het, op verzoek, adviseren en assisteren van de Commissie en de nationale toezichthoudende instanties, in het bijzonder wat betreft het verzamelen, onderzoeken, valideren en verspreiden van relevante gegevens en het toepassen van de in de artikelen 10 tot en met 18 beschreven prestatieregeling en van de in de artikelen 19 tot en met 23 beschreven heffingsregeling. De Commissie en de nationale toezichthoudende instanties blijven verantwoordelijk voor de uitvoering van hun taken en plichten uit hoofde van deze verordening. De Commissie ziet erop toe dat het PBO zijn taken correct uitvoert.

2. Indien de Commissie beslist om op grond van lid 1 een PBO aan te wijzen, stelt zij volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure gedetailleerde regels vast met betrekking tot met name de periode van aanwijzing van het PBO, de samenstelling van het PBO, de selectie- en benoemingsprocedure en de ambtstermijn van de leden van het PBO, in voorkomend geval met inbegrip van de voorzitter van het PBO, de vergoedingen, uitgaven en bezoldiging van de leden van het PBO, de taken van het PBO in overeenstemming met en binnen de grenzen van deze verordening, en de specifieke financieringsregelingen voor de activiteiten van het PBO.

### *Artikel 10*

#### **Prestatieregeling**

1. Om de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerk beheer in het gemeenschappelijke Europese luchtruim te verbeteren, wordt een prestatieregeling toegepast voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerk beheer overeenkomstig het onderhavige artikel en de artikelen 11 tot en met 18.
2. De prestatieregeling wordt toegepast tijdens referentieperioden, die minstens drie en hoogstens vijf jaar bedragen. De prestatieregeling omvat:
  - a) Uniewijde prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten voor de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie voor elke referentieperiode;
  - b) prestatieplannen, inclusief bindende prestatiedoelstellingen, en eventueel stimuleringsregelingen, op de in punt a) genoemde prestatiekerngebieden voor elke referentieperiode;
  - c) periodieke beoordeling, monitoring en benchmarking van de prestaties op de in punt a) genoemde prestatiekerngebieden, mede in het licht van relevante veiligheidsindicatoren die in coördinatie met het Agentschap worden vastgesteld.
3. De in de leden 1 en 2 bedoelde prestatieregeling is gebaseerd op:

- a) het verzamelen, valideren, onderzoeken, evalueren en verspreiden van relevante gegevens over de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerk beheer van alle relevante partijen, waaronder verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten, nationale toezichthoudende instanties, nationale bevoegde autoriteiten, en andere nationale autoriteiten, het Agentschap, de Netwerkbeheerder en EUROCONTROL;
- b) prestatiekernindicatoren voor het vaststellen van doelstellingen op de in lid 2, punt a), genoemde prestatiekerngebieden;
- c) indicatoren voor de monitoring van de prestaties op de in lid 2, punt a), genoemde prestatiekerngebieden en relevante veiligheidsindicatoren die in coördinatie met het Agentschap worden vastgesteld;
- cc) een methode voor het berekenen van uitgesplitste waarden;
- d) leidende beginselen voor de opstelling van prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor luchtvaartnavigatiediensten en voor het netwerk beheer, alsmede voor de inhoud van deze plannen;
- e) de beoordeling van de ontwerp prestatieplannen en -doelstellingen voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerk beheer;
- f) de monitoring van prestatieplannen, met inbegrip van passende waarschuwingsmechanismen voor de herziening van prestatieplannen en -doelstellingen en voor de herziening van Uniewijde prestatiedoelstellingen in de loop van een referentieperiode;
- g) benchmarking van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, in voorkomend geval;
- h) stimuleringsregelingen, met inbegrip van zowel positieve als negatieve financiële prikkels in het geval een verlener van luchtverkeersdiensten de relevante bindende prestatiedoelstellingen voor luchtvaartnavigatiediensten tijdens de referentieperiode overtreft of er niet aan voldoet, tenzij deze boven- of ondermaatse prestatie te danken of te wijten is aan factoren buiten de macht van de verlener van luchtverkeersdiensten;
- i) risicodelingsmechanismen met betrekking tot verkeer en kosten;
- j) tijdschema's voor de vaststelling van doelstellingen, de beoordeling van prestatieplannen en -doelstellingen, monitoring en benchmarking;

- l) mechanismen voor de aanpak van onvoorziene en significante gebeurtenissen die een wezenlijke invloed hebben op de uitvoering van de prestatie- en heffingsregelingen.
4. Bij het vaststellen van de prestatiedoelstellingen in de prestatieplannen, het opstellen en beoordelen van ontwerpprestatieplannen, met inbegrip van de verdeling van kosten tussen diensten, alsmede bij de monitoring en benchmarking van de prestaties van de luchtvaartnavigatiediensten en het netwerkbeheer wordt rekening gehouden met de gevolgen van plaatselijke omstandigheden en met factoren buiten de macht van de verlener van luchtverkeersdiensten en van de Netwerkbeheerder.

### *Artikel 11*

#### **Vaststelling van de Uniewijde prestatiedoelstellingen**

1. Volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure en overeenkomstig de leden 2 en 3 van onderhavig artikel stelt de Commissie voor elke referentieperiode Uniewijde prestatiedoelstellingen vast voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten op de in artikel 10, lid 2, punt a), genoemde prestatiekerngebieden, en bepaalt zij de duur van die periode. In samenhang met de ze Uniewijde prestatiedoelstellingen kan de Commissie aanvullende basiswaarden, alarmdrempels, uitgesplitste waarden en benchmarkgroepen vaststellen om de beoordeling en goedkeuring van ontwerpprestatieplannen overeenkomstig de in artikel 13, leden 3 en 3a, en artikel 13a bedoelde criteria mogelijk te maken.

2. De in lid 1 bedoelde Uniewijde prestatiedoelstellingen worden vastgesteld op basis van de volgende essentiële criteria:

- a) ze moeten aanzetten tot geleidelijke verbeteringen van de ecologische, operationele en economische prestaties van luchtvaartnavigatiediensten;
- b) ze moeten realistisch en haalbaar zijn tijdens de betreffende referentieperiode, en een efficiënte, duurzame en veerkrachtige verlening van luchtvaartnavigatiediensten mogelijk maken en tegelijk technologische ontwikkelingen op langere termijn bevorderen;

c) ze moeten rekening houden met de economische en operationele context van de referentieperiode, met inbegrip van verkeersprognoses en operationele gegevens, alsook met de onderlinge en wederzijdse afhankelijkheid tussen de in artikel 10, lid 2, punt a), genoemde prestatiekerngebieden, en met de noodzaak om de milieudoelstellingen van de Unie te verwezenlijken.

d) ze moeten rekening houden met de in artikel 10, lid 2, punt c), bedoelde veiligheidsindicatoren.

3. De Commissie houdt raadplegingen met en wint alle nodige input in van nationale autoriteiten, EUROCONTROL en operationele belanghebbenden om haar besluiten over Uniewijde prestatiedoelstellingen voor te bereiden, en kan het PBO om een advies verzoeken, indien er overeenkomstig artikel 9b een PBO is aangewezen.

### *Artikel 13*

#### **Prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor luchtvaartnavigatiediensten**

1. De lidstaten stellen individueel of gezamenlijk op het niveau van functionele luchtruimblokken voor elke referentieperiode een ontwerpprestatieplan vast dat door de nationale toezichthoudende instantie is opgesteld, met, indien relevant, inputs van andere nationale autoriteiten en met name op basis van de input van de aangewezen verlener(s) van luchtverkeersdiensten voor alle luchtvaartnavigatiediensten die deze dienstverleners verlenen of, indien van toepassing, uitbesteden aan andere dienstverleners.

Het ontwerpprestatieplan wordt vastgesteld na de vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen en vóór de start van de desbetreffende referentieperiode.

1a. Vóór het begin van elke referentieperiode stelt elke nationale toezichthoudende instantie de criteria vast voor de toewijzing van de gemeenschappelijke kosten voor en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten tussen de twee categorieën diensten, rekening houdend met het beginsel van kostengerelateerdheid. Zij neemt deze informatie in het ontwerpprestatieplan op. De nationale toezichthoudende instantie ziet erop toe dat de kostengrondslagen voor heffingen aan die criteria beantwoorden en voldoen aan de eisen van artikel 20.

1b. Voor elke referentieperiode stelt de nationale toezichthoudende instantie op de in artikel 10, lid 2, punt a), genoemde prestatiekerngebieden prestatiedoelstellingen vast en neemt zij die in het ontwerp prestatieplan op, voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten die samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen, evenals voor terminalluchtvaartnavigatiediensten. In die ontwerp prestatieplannen wordt rekening gehouden met het Europees ATM-masterplan, met de onderlinge en wederzijdse afhankelijkheid tussen de in artikel 10, lid 2, punt a), genoemde prestatiekerngebieden en met de noodzaak om te voldoen aan de relevante veiligheidseisen van de Unie en om de milieudoelen van de Unie te verwezenlijken.

2. Het in lid 1 bedoelde ontwerp prestatieplan bevat de door EUROCONTROL en de Netwerkbeheerder of, naargelang het geval, plaatselijke bronnen verstrekte relevante informatie, met name verkeersprognoses en operationele gegevens.

Voor het opstellen van het ontwerp prestatieplan pleegt de nationale toezichthoudende instantie overleg met de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en, in voorkomend geval, de militaire autoriteiten, luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren, alsook met de nationale bevoegde autoriteit, indien de nationale toezichthoudende instantie en de nationale bevoegde autoriteit twee verschillende entiteiten zijn. Gecontroleerd wordt of het plan in overeenstemming is met Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen.

3. Of de prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, die in het ontwerp prestatieplan moeten worden opgenomen, samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen wordt beoordeeld met inachtneming van de plaatselijke omstandigheden en de onderlinge en wederzijdse afhankelijkheid tussen de in artikel 10, lid 2, punt a), genoemde prestatiekerngebieden en van de veiligheidsvereisten, alsmede op basis van alle of een deel van de volgende criteria:

- a) wanneer uitgesplitste waarden zijn vastgesteld in samenhang met de Uniewijde prestatiedoelstellingen: een vergelijking van de prestatiedoelstellingen in het ontwerp prestatieplan met die uitgesplitste waarden;
- b) een beoordeling van de prestatieverbeteringen in de loop van de tijd, voor de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft, en voorts ook voor de periode die zowel de voorafgaande referentieperiode als de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft omvat;
- c) een vergelijking van het geplande prestatieniveau van de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten binnen de relevante benchmarkgroep.



Bij de beoordeling van de samenhang van de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie worden de in artikel 20, lid 3, punten b), d) en e), bedoelde kosten niet meegerekend.

3a. Bovendien moet het vastgestelde ontwerpprestatieplan aan de volgende voorwaarden voldoen:

- a) de belangrijke uitgangspunten die worden gehanteerd als basis voor de vaststelling van doelstellingen en maatregelen om die doelstellingen tijdens de referentieperiode te bereiken, met inbegrip van de gebruikte basiswaarden, verkeersprognoses en economische aannames, moeten op het tijdstip van de opstelling van het prestatieplan nauwkeurig, adequaat en samenhangend zijn;
- b) het vastgestelde ontwerpprestatieplan moet volledig zijn wat betreft de gegevens en het ondersteunend materiaal;
- c) kostengrondslagen voor heffingen moeten voldoen aan artikel 20.

3b. De vastgestelde ontwerpprestatieplannen worden openbaar gemaakt, onverminderd de vertrouwelijkheid van gevoelige informatie.

5. De vastgestelde ontwerpprestatieplannen worden ingediend bij de Commissie ter beoordeling en goedkeuring overeenkomstig artikel 13a.

### *Artikel 13a*

#### **Beoordeling van de prestatiedoelstellingen en de prestatieplannen door de Commissie**

1. De Commissie beoordeelt de prestatiedoelstellingen voor en-route luchtvaartnavigatiediensten en de in artikel 13 bedoelde vastgestelde ontwerpprestatieplannen volgens de criteria en voorwaarden van artikel 13, leden 3 en 3a .

2. Indien aan de hand van de criteria van artikel 13, lid 3, niet kan worden vastgesteld of prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen, beoordeelt de Commissie of de afwijking van deze criteria kan worden gerechtvaardigd door de plaatselijke omstandigheden en/of de onderlinge en wederzijdse afhankelijkheid tussen de in artikel 10, lid 2, punt a), genoemde prestatiekerngebieden, in het licht van de in de ontwerpprestatieplannen verstrekte informatie en van de veiligheidsoverwegingen. Zo ja, dan worden de prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten geacht consistent te zijn met de Uniewijde doelstellingen.

De Commissie kan toestaan dat de prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten afwijken van de Uniewijde prestatiedoelstellingen op de prestatiekerngebieden van de kostenefficiëntie of de capaciteit indien dit noodzakelijk is om te zorgen voor samenhang van de prestatiedoelstellingen voor die diensten met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied milieu. Daarnaast worden afwijkingen toegestaan om ervoor te zorgen dat aan de relevante veiligheidseisen van de Unie overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139 en aan de op grond daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen kan worden voldaan.

3. Indien de Commissie constateert dat het vastgestelde ontwerp prestatieplan voldoet aan de criteria en voorwaarden van artikel 13, leden 3 en 3a, gelezen in samenhang met lid 2 van onderhavig artikel, keurt zij het volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure goed.

4. Indien de Commissie constateert dat er twijfels bestaan over de vraag of het ontwerp prestatieplan voldoet aan de criteria en voorwaarden van artikel 13, leden 3 en 3a, gelezen in samenhang met lid 2 van onderhavig artikel, stelt zij een grondig onderzoek van dat ontwerp prestatieplan in, en verzoekt zij de betrokken lidstaat zo nodig om extra informatie.

5. Indien de Commissie, na afronding van het grondige onderzoek, constateert dat het ontwerp prestatieplan voldoet aan de criteria en voorwaarden van artikel 13, leden 3 en 3a, gelezen in samenhang met lid 2 van onderhavig artikel, keurt zij het volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure goed.

Indien de Commissie echter constateert dat het ontwerp prestatieplan niet aan die criteria en voorwaarden voldoet, stelt zij volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure een besluit vast met de corrigerende maatregelen die door de betrokken lidstaat (lidstaten) moeten worden genomen.

De betrokken lidstaat (lidstaten) deelt (delen) de Commissie de maatregelen mee die door hem (hen) krachtens dat besluit zijn genomen, en verstrekt (verstrekken) haar informatie waaruit blijkt dat die maatregelen aan dat besluit beantwoorden.

Indien de Commissie constateert dat die maatregelen volstaan om naleving van haar besluit te waarborgen, stelt zij de betrokken lidstaat (lidstaten) daarvan in kennis en keurt zij het ontwerp prestatieplan volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure goed.

Indien de Commissie constateert dat die maatregelen niet volstaan om naleving van het besluit te waarborgen, stelt zij de betrokken lidstaat (lidstaten) daarvan in kennis en onderneemt zij in voorkomend geval actie om de niet-naleving te verhelpen, met inbegrip van actie als bedoeld in artikel 258 het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

6. Ontwerpprestatieplannen die door de Commissie overeenkomstig dit artikel zijn goedgekeurd, worden door de betrokken lidstaten vastgesteld als definitieve plannen en worden openbaar gemaakt, onverminderd de vertrouwelijkheid van gevoelige informatie.

### *Artikel 13b*

#### **Toezicht op de prestaties**

1. De nationale toezichthoudende instantie beoordeelt in samenwerking met de nationale bevoegde autoriteit indien dat een andere entiteit is, of de luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend in het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt, beantwoorden aan de prestatiedoelstellingen in de overeenkomstig artikel 13a goedgekeurde prestatieplannen, of die plannen correct worden uitgevoerd en of zij uitvoering moet geven aan de positieve of negatieve prikkels in het kader van de in artikel 10, lid 3, punt h), bedoelde regelingen.

2. De nationale toezichthoudende instantie brengt regelmatig verslag uit over het toezicht op de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend door de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten, en maakt de resultaten van die beoordelingen openbaar, onverminderd de vertrouwelijkheid van gevoelige informatie.

De aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten verstrekken de informatie en gegevens die nodig zijn voor een dergelijk toezicht. Dit omvat informatie en gegevens met betrekking tot werkelijke kosten van de verleende diensten en, in voorkomend geval, onverminderd de vertrouwelijkheid van gevoelige informatie, gegevens met betrekking tot de werkelijke kosten van de bij andere dienstverleners uitbestede diensten .

2a. Indien de prestatiedoelstellingen in de prestatieplannen niet worden gehaald of het prestatieplan niet correct wordt uitgevoerd, beoordeelt de nationale toezichthoudende instantie of dit ligt aan veiligheidsoverwegingen of externe factoren buiten de macht van de verlener van luchtverkeersdiensten. Meer bepaald, beoordeelt de nationale toezichthoudende instantie de omvang van eventuele schadelijke gevolgen van maatregelen die genomen zijn ter verbetering van de algehele werking of het netwerk voor de werkelijke prestaties van de verlener van luchtverkeersdiensten. Indien de ondermaatse prestatie niet kan worden gerechtvaardigd door veiligheidsoverwegingen of externe factoren, eist de nationale toezichthoudende instantie dat de verlener van luchtverkeersdiensten corrigerende maatregelen neemt.

2b. Positieve en negatieve financiële prikkels verdisconteren verslechtering van de dienstverlening en zijn evenredig met de omvang van de variatie tussen de geleverde prestaties en de prestatiedoelstellingen in de goedgekeurde prestatieplannen.

Positieve en negatieve financiële prikkels mogen uitsluitend worden toegepast indien boven- of ondermaatse prestaties kunnen worden toegeschreven aan de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten. Negatieve prikkels mogen niet zo uitpakken dat ze de financiële levensvatbaarheid van die verlener van luchtverkeersdiensten of de veiligheid en kwaliteit van de dienstverlening aantasten.

3. De Commissie verricht regelmatig beoordelingen van de algehele verwezenlijking van de Uniewijde prestatiedoelstellingen en legt de resultaten daarvan aan het in artikel 37, lid 1, bedoelde comité voor.

### *Artikel 16*

#### **Netwerkprestatieplan**

1. De Netwerkbeheerder stelt voor elke referentieperiode via de in artikel 27, lid 7, bedoelde op samenwerking gebaseerde besluitvorming een ontwerp-netwerkprestatieplan op .

Het ontwerp-netwerkprestatieplan wordt vastgesteld na de vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen en vóór de start van de betreffende referentieperiode. Het bevat prestatiedoelstellingen voor de in artikel 10, lid 2, punt a), genoemde prestatiekerngebieden .

2. Het ontwerp-netwerkprestatieplan wordt voor beoordeling en vaststelling bij de Commissie ingediend.

2a. De Commissie beoordeelt het ontwerp-netwerkprestatieplan op basis van de volgende essentiële criteria:

a) de prestatieverbeteringen in de loop van de tijd, voor de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft, en voor het tijdsbestek dat zowel de voorafgaande referentieperiode als de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft omvat, alsmede de bijdrage die het levert aan de verwezenlijking van de Uniewijde prestatiedoelstellingen;

b) de volledigheid en de samenhang van het ontwerp-netwerkprestatieplan wat betreft gegevens en ondersteunend materiaal, met inbegrip van de belangrijkste uitgangspunten die worden gehanteerd en verkeersprognoses.

2b. Indien de Commissie tot de bevinding komt dat het ontwerp-netwerkprestatieplan volledig is en aantoont dat de prestaties voldoende zijn verbeterd, keurt ze het ontwerp-netwerkprestatieplan goed als definitief plan. Zoniet verzoekt de Commissie de Netwerkbeheerder een herzien ontwerp-netwerkprestatieplan in te dienen.

### *Artikel 17*

#### **Herziening van prestatiedoelstellingen en prestatieplannen tijdens een referentieperiode**

1. Wanneer Uniewijde prestatiedoelstellingen tijdens een referentieperiode niet meer adequaat zijn omdat de omstandigheden of de veiligheidsoverwegingen aanzienlijk zijn veranderd, en als het noodzakelijk en evenredig is een of meer doelstellingen te herzien, zal de Commissie die Uniewijde prestatiedoelstellingen herzien. Op een dergelijk besluit is artikel 11 van toepassing.

Indien de prestatiedoelstellingen in de overeenkomstig artikel 13a, lid 6, vastgestelde prestatieplannen na deze herziening niet langer met de Uniewijde prestatiedoelstellingen stroken, herzien de lidstaten die plannen wat de betrokken prestatiedoelstellingen betreft. De artikelen 13 en 13a zijn op de herziening van die plannen van toepassing. De in artikel 13, lid 2, bedoelde raadpleging kan, voor de toepassing van dit lid, beperkt blijven tot de prestatiedoelstellingen en de delen van de ontwerp-prestatieplannen waarop de herziening direct of indirect betrekking heeft.

Na de in de eerste alinea bedoelde herziening stelt de Netwerkbeheerder een nieuw ontwerp-netwerkprestatieplan op. Op de vaststelling van dat nieuwe plan, is artikel 16 van toepassing .

2. Het in lid 1 bedoelde besluit over de herziening van Uniewijde prestatiedoelstellingen bevat overgangsbepalingen voor de periode tot de definitieve herziene prestatieplannen van toepassing worden. Herziene Uniewijde doelstellingen en overgangsbepalingen zijn niet met terugwerkende kracht van toepassing.

2a. In het geval van een netwerkcrisis die verhindert dat er betrouwbare verkeersprognoses kunnen worden uitgebracht, kunnen de in lid 2 bedoelde overgangsbepalingen onder meer de opschorting van de prestatieregeling behelzen totdat er weer betrouwbare verkeersprognoses beschikbaar zijn. In een dergelijk geval stelt de Commissie in het in lid 1 bedoelde besluit de desbetreffende voorwaarden vast, met inbegrip van noodzakelijke aanpassingen van toepasselijke heffingen.

3. De lidstaten kunnen een of meer prestatiedoelstellingen herzien tijdens een referentieperiode, indien er alarmdrempels worden bereikt of indien wordt aangetoond dat de oorspronkelijke gegevens, veronderstellingen en redeneringen die ten grondslag lagen aan de prestatiedoelstellingen in aanzienlijke en blijvende mate niet meer nauwkeurig zijn ten gevolge van omstandigheden die op het moment van de vaststelling van het prestatieplan niet konden worden voorzien.

In een dergelijk geval herziet de lidstaat de prestatieplannen wat de betrokken doelstellingen betreft, volgens de procedures van de artikelen 13 en 13a. De in artikel 13, lid 2, bedoelde raadpleging kan, voor de toepassing van dit lid, beperkt blijven tot de prestatiedoelstellingen en de delen van de prestatieplannen waarop de herziening direct of indirect betrekking heeft.

## *Artikel 18*

### **Tenuitvoerlegging van de prestatieregeling**

Voor de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling stelt de Commissie, door middel van uitvoeringshandelingen die zij volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vaststelt, gedetailleerde eisen en procedures vast met betrekking tot artikel 10, lid 3, en de artikelen 11, 13, 13a, 13b, 16 en 17, met name wat betreft de opstelling, beoordeling, goedkeuring en herziening van prestatieplannen, de vaststelling van prestatiedoelstellingen, het toezicht op de prestaties, de benchmarkingmethode, de stimuleringsregelingen, de vaststelling van corrigerende maatregelen, en de termijnen voor alle procedures.

## *Artikel 19*

### **Beginselen voor de heffingsregeling**

1. Onverminderd de mogelijkheid voor de lidstaten om de verlening van de in dit artikel bedoelde luchtvaartnavigatiediensten met overheidsmiddelen te financieren, worden heffingen voor luchtvaartnavigatiediensten vastgesteld, opgelegd aan de luchtruimgebruikers en gehandhaafd overeenkomstig artikel 15 van het Verdrag van Chicago, alsmede het onderhavige artikel en de artikelen 20 tot en met 22 en de op grond van artikel 23 vastgestelde uitvoeringshandelingen. De overeenkomstig onderhavig artikel en de artikelen 20 tot en met 22 ingestelde heffingsregeling moet stroken met de door EUROCONTROL ingestelde heffingsregeling voor en-routeheffingen, meer bepaald de "Principles for Establishing the Cost-Base for En-Route Charges" en de "Calculation of the Unit Rates" van EUROCONTROL.

2. Deze heffingen worden gebaseerd op de kosten van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten voor het leveren van diensten en functies die beschikbaar worden gesteld aan, of ten gunste van, luchtruimgebruikers tijdens de vaste referentieperioden, zoals vastgesteld in artikel 10, lid 2. Die kosten mogen een redelijk rendement op activa omvatten.

3. Heffingen moeten de veilige, doelmatige, doeltreffende, daadwerkelijke en duurzame verlening van luchtvaartnavigatiediensten bevorderen teneinde een hoog niveau van veiligheid en kostenefficiëntie te realiseren, en moeten daarnaast de milieu-impact van de luchtvaart helpen beperken.

5. Door een verlener van luchtvaartnavigatiediensten ontvangen inkomsten uit heffingen die overeenkomstig het onderhavige artikel aan luchtruimgebruikers worden opgelegd, mogen niet worden gebruikt voor de financiering van diensten die overeenkomstig artikel 8 onder marktvoorwaarden door die verlener van luchtvaartnavigatiediensten worden verleend, of voor het financieren van eender welke andere commerciële activiteit van die dienstverlener.

6. De financiële gegevens over bepaalde en werkelijke kosten van aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten worden gerapporteerd aan de nationale toezichthoudende instanties.

### *Artikel 20*

#### **Kostenbases voor heffingen**

1. De kostenbases voor heffingen op luchtvaartnavigatiediensten bestaat uit de bepaalde kosten, zoals vastgesteld in de overeenkomstig artikel 13a, lid 6, vastgestelde prestatieplannen, in verband met de verlening van die diensten in de betrokken en-routeheffingszone en terminalheffingszone.

2. De in lid 1 bedoelde bepaalde kosten omvatten de kosten van relevante faciliteiten en diensten, kapitaal kosten en afschrijving van activa, alsmede de kosten van onderhoud, exploitatie, beheer en administratie en andere personeelskosten.

3. De in lid 1 bedoelde bepaalde kosten omvatten ook het volgende:

b) de kosten in verband met het toezicht op luchtvaartnavigatiediensten die door nationale toezichthoudende instanties, nationale bevoegde autoriteiten en andere nationale autoriteiten worden gemaakt, indien de lidstaat daartoe besluit;

c) de kosten die door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten worden gemaakt, indien de lidstaat daartoe besluit;

d) de kosten die door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten met betrekking tot netwerkfuncties worden gemaakt, met name in verband met de samenwerking met de Netwerkbeheerder, evenals andere functies als beschreven in artikel 2, punt 9;



e) de kosten die voortvloeien uit het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart "EUROCONTROL" van 13 december 1960, als laatstelijk gewijzigd, indien de lidstaat daartoe besluit.

4. De bepaalde kosten omvatten niet de kosten van door de lidstaten overeenkomstig artikel 42 opgelegde sancties.

5. Kosten die betrekking hebben op zowel en-routeluchtvaartnavigatiediensten als terminalluchtvaartnavigatiediensten worden volgens de door de nationale toezichthoudende instantie overeenkomstig artikel 13, lid 1a, vastgestelde criteria verdeeld. Kruissubsidiëring tussen en-routeluchtvaartnavigatiediensten en terminalluchtvaartnavigatiediensten is niet toegestaan. Kruissubsidiëring tussen verschillende luchtvaartnavigatiediensten binnen een van deze twee categorieën wordt alleen toegestaan wanneer dit om objectieve redenen gerechtvaardigd is en moet op transparante wijze identificeerbaar zijn overeenkomstig artikel 25, lid 3.

6. Aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten verstrekken nadere informatie over hun kostenbasis aan de nationale toezichthoudende instantie en de Commissie. Daartoe worden de kosten uitgesplitst door een onderscheid te maken tussen personeelskosten, andere werkingskosten dan personeelskosten, afschrijvingskosten, kapitaalkosten, kosten als bedoeld in artikel 20, lid 3, en uitzonderlijke kosten.

## Artikel 21

### **Heffingszone en eenheidstarieven**

1. De eenheidstarieven worden vastgesteld per kalenderjaar en voor elke heffingszone, op basis van de in de prestatieplannen vastgestelde bepaalde kosten en verkeersprognoses en op basis van toepasselijke aanpassingen die voortvloeien uit voorgaande jaren en andere inkomsten.

1a. Onverminderd artikel 20, lid 5, eerste alinea, stellen de lidstaten vóór het begin van een referentieperiode de heffingszones voor luchtvaartnavigatiediensten vast en bepalen zij welke verleners van luchtverkeersdiensten er binnen elke heffingszone vallen. De Commissie bepaalt, bij uitvoeringshandeling die zij volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vaststelt, de voorwaarden waaronder de lidstaten gedurende een referentieperiode een nieuwe terminalheffingszone mogen instellen, of een bestaande wijzigen.

2. De eenheidstarieven worden vastgesteld door de lidstaten, en door de Commissie wordt gecontroleerd of ze beantwoorden aan artikel 19, artikel 20 en het onderhavige artikel. Indien de Commissie constateert dat een eenheidstarief niet aan deze vereisten voldoet, wordt het eenheidstarief dienovereenkomstig door de betrokken lidstaat herzien en zo nodig gewijzigd.

## *Artikel 22*

### **Vaststelling van heffingen**

1. Voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten worden, onder niet-discriminerende voorwaarden, heffingen opgelegd aan luchtruimgebruikers, rekening houdend met het draagkrachtprincipe van de verschillende betrokken typen luchtvaartuigen. Bij het opleggen van heffingen aan de verschillende luchtruimgebruikers voor het gebruik van dezelfde dienst wordt geen onderscheid gemaakt op grond van nationaliteit of categorie van gebruiker.
2. De en-route heffing voor luchtvaartnavigatiediensten voor een bepaalde vlucht in een bepaalde en-routeheffingszone wordt berekend op basis van het eenheidstarief dat is vastgesteld voor die en-routeheffingszone en de en-routediensteenheden voor die vlucht.
3. De terminal heffing voor luchtvaartnavigatiediensten voor een bepaalde vlucht in een bepaalde terminalheffingszone wordt berekend op basis van het eenheidstarief dat is vastgesteld voor die terminalheffingszone en de terminaldiensteenheden voor die vlucht. Voor de berekening van de terminal heffing tellen de nadering en het vertrek van een vlucht als één enkele vlucht.
4. Bepaalde luchtruimgebruikers of vluchten kunnen worden vrijgesteld van luchtvaartnavigatieheffingen, met name die welke gebruikmaken van of worden uitgevoerd door lichte luchtvaartuigen en staatsluchtvaartuigen, mits de kosten van een dergelijke vrijstelling door andere middelen worden gedekt en niet op andere luchtruimgebruikers worden afgewenteld.
5. De heffingen kunnen worden gemoduleerd om verleners van luchtverkeersdiensten en luchtruimgebruikers aan te moedigen om verbeteringen in de milieuprestaties of de kwaliteit van de diensten te ondersteunen, zoals gebruik van de meest brandstofefficiënte beschikbare routes, een groter gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen, meer capaciteit, minder vertragingen en duurzame ontwikkeling, en tegelijk een optimaal veiligheidsniveau in stand te houden, met name voor de uitvoering van het Europees ATM-masterplan. De modulering bestaat uit financiële voor- of nadelen en is inkomstenneutraal voor de verleners van luchtverkeersdiensten.

5a. De Commissie verricht in overleg met de lidstaten, verleners van luchtverkeersdiensten en luchtruimgebruikers een haalbaarheidsstudie over de effecten van de modulering van de heffingen op het luchtverkeer en de belanghebbenden, mede wat betreft vliegroutes, capaciteit, vlootsamenstelling en kosten van luchtruimgebruikers, alsmede over mechanismen voor het garanderen van inkomstenneutraliteit voor de verleners van luchtverkeersdiensten. Deze studie betreft ook de bijdrage van die modulering aan de verwezenlijking van de doelstellingen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim die worden genoemd in artikel 1, lid 1, en in de mededeling van de Commissie over de Europese Green Deal, waarbij concurrentieaspecten, bestaande stimuleringsregelingen en andere bekende alternatieven in aanmerking worden genomen. Op basis van die studie kan de Commissie richtsnoeren vaststellen om de lidstaten in staat te stellen heffingen op vrijwillige basis te moduleren.

### *Artikel 23*

#### **Tenuitvoerlegging van de heffingsregeling**

Voor de tenuitvoerlegging van de heffingsregeling stelt de Commissie bij uitvoeringshandeling die zij vaststelt volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure, gedetailleerde eisen en procedures vast met betrekking tot de artikelen 19, 20, 21 en 22, met name wat betreft de kostenbases en bepaalde kosten, de vaststelling van eenheidstarieven en mechanismen voor risicodeling en de modulering van de heffingen.

### *Artikel 24*

#### **Beoordeling van de naleving van de prestatie- en heffingsregelingen**

1. De Commissie beoordeelt regelmatig de naleving van de artikelen 10 tot en met 17 en de artikelen 19 tot en met 22 en de in de artikelen 18 en 23 bedoelde uitvoeringshandelingen door de lidstaten, meer bepaald de nationale toezichthoudende instanties. De Commissie handelt in overleg met het PBO, indien overeenkomstig artikel 9b een PBO is aangewezen, en de nationale toezichthoudende instanties.
2. Indien de Commissie aanwijzingen heeft voor niet-naleving van de in lid 1 bedoelde bepalingen, kan zij een onderzoek instellen. Zij sluit het onderzoek af binnen vier maanden, na de lidstaat en de betrokken nationale toezichthoudende instantie te hebben gehoord.

3. Onverminderd artikel 41, lid 1, deelt de Commissie de resultaten van het onderzoek met de betrokken lidstaat en, indien passend, de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten, en kan zij een advies uitbrengen over de vraag of de artikelen 10 tot en met 17 en de artikelen 19 tot en met 22 en de in de artikelen 18 en 23 bedoelde uitvoeringshandelingen door die lidstaat zijn nageleefd. Zij brengt dat advies ter kennis van de betrokken lidstaat.

### *Artikel 25*

#### **Transparantie van rekeningen van verlener van luchtvaartnavigatiediensten**

1. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten, onafhankelijk van hun eigendoms- of rechtsstructuur, jaarlijks hun rekeningen opstellen en publiceren. Deze jaarrekeningen moeten voldoen aan de door de Unie goedgekeurde internationale standaarden voor jaarrekeningen. Wanneer deze rekeningen wegens de juridische status van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten niet volledig aan de internationale standaarden voor jaarrekeningen kunnen beantwoorden, moet de betrokken verlener zoveel mogelijk aan deze standaarden voldoen. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten een jaarverslag publiceren en regelmatig worden onderworpen aan een onafhankelijke audit van de in dit lid bedoelde rekeningen.
2. De nationale toezichthoudende instanties hebben recht op inzage in de rekeningen van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten die onder hun toezicht staan. De lidstaten kunnen besluiten toezichthoudende instanties van andere lidstaten toegang te verlenen tot deze rekeningen.
3. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten voeren in hun interne boekhouding gescheiden rekeningen voor elke luchtvaartnavigatiedienst op dezelfde wijze als verplicht zou zijn wanneer deze diensten zouden worden uitgevoerd door aparte ondernemingen, teneinde discriminatie, kruissubsidiëring en concurrentievervalsing te vermijden. Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten houdt ook afzonderlijke rekeningen bij voor elke activiteit indien hij:
  - a) zowel luchtvaartnavigatiediensten verleent die zijn aanbesteed overeenkomstig artikel 8, lid 1, als luchtvaartnavigatiediensten die niet onder die bepaling vallen;
  - b) zowel luchtvaartnavigatiediensten verleent als andere activiteiten uitvoert, ongeacht van welke aard, met inbegrip van CIS;

c) zowel in de Unie als in derde landen luchtvaartnavigatiediensten verleent.

De bepaalde en werkelijke kosten die voortvloeien uit luchtvaartnavigatiediensten worden uitgesplitst in kostencategorieën overeenkomstig artikel 20, lid 6, en worden openbaar gemaakt, met inachtneming van de bescherming van vertrouwelijke informatie.

4. De financiële gegevens over kosten overeenkomstig artikel 19, lid 6, en andere informatie die relevant is voor de berekening van eenheidstarieven worden gecontroleerd aan de hand van een audit of geverifieerd door de nationale toezichhoudende instantie of een entiteit die onafhankelijk is van de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten, en worden goedgekeurd door de nationale toezichhoudende instantie. Onverminderd de vertrouwelijkheid van gevoelige informatie, worden de conclusies van de audit openbaar gemaakt.

## HOOFDSTUK IV

# NETWERKBEHEER

### *Artikel 26*

#### **Netwerkfuncties**

1. De netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer dragen bij tot het duurzame en efficiënte gebruik van het luchtruim en van schaarse middelen. Ze garanderen ook dat luchtruimgebruikers vanuit milieuoogpunt geoptimaliseerde trajecten en profielen kunnen toepassen, en voorzien in een billijke en redelijke toegang tot het luchtruim en tot luchtvaartnavigatiediensten en beperken congestie tot een minimum. De in lid 2 genoemde netwerkfuncties moeten een naadloze toegang tot luchtvaartnavigatiediensten door luchtruimgebruikers en de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen ondersteunen, evenals initiatieven op regionaal en plaatselijk niveau, en moeten gebaseerd zijn op operationele eisen. Ze laten de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim, alsmede hun verantwoordelijkheden ten aanzien van de openbare orde, de openbare veiligheid en defensieaangelegenheden onverlet.

1a. Onverminderd met name de artikelen 44 en 46 van Verordening (EU) 2018/1139 en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, behouden de lidstaten de volledige en exclusieve bevoegdheid voor het ontwerp en het beheer van hun luchtruimstructuren en hun routenetwerk. In dit verband houden de lidstaten rekening met milieuaspecten, de verkeersvraag, seizoensgebondenheid en complexiteit van het luchtverkeer en de prestatieplannen. Alvorens een besluit te nemen over deze aspecten raadplegen zij de betrokken luchtruimgebruikers of groepen die deze luchtruimgebruikers vertegenwoordigen, en de militaire autoriteiten, naargelang het geval.

2. De in lid 1 bedoelde netwerkfuncties zijn de volgende:

- a) het ontwerp van [...] een luchtruimstructuur die het vereiste niveau van veiligheid, capaciteit, flexibiliteit, responsiviteit, milieuprestatie en naadloze verlening van vlotte luchtvaartnavigatiediensten biedt, met inachtneming van de veiligheids- en defensiebehoeften;
- b) ATFM;

- c) de coördinatie van schaarse hulpbronnen binnen de luchtvaartfrequentiebanden, die door het algemene luchtverkeer worden gebruikt, met name radiofrequenties en coördinatie van radartranspondercodes;
- d) de levering van luchtverkeersleidingscapaciteit in het netwerk, overeenkomstig de verbintenissen in het NOP;
- e) het beheer van netwerkcrises;
- f) toewijzing van ATFM-vertragingen;
- g) planning- en uitvoeringsactiviteiten met betrekking tot de uitrol van infrastructuur in het Europese ATM-netwerk, overeenkomstig het Europees ATM-masterplan.

3. De lidstaten en alle relevante operationele belanghebbenden oefenen netwerkfuncties uit met ondersteuning van de Netwerkbeheerder, die de in artikel 27, lid 4, vermelde taken verricht.

4. De maatregelen die worden genomen voor de uitoefening van de in lid 2 genoemde functies zijn uitsluitend operationeel of technisch van aard en hebben geen betrekking op het nemen van politieke beslissingen. Bij het nemen van die maatregelen wordt rekening gehouden met de specifieke kenmerken van de lidstaten en met op plaatselijk niveau geformuleerde voorstellen. Bij de uitvoering ervan vindt coördinatie plaats met civiele en militaire autoriteiten, met name overeenkomstig overeengekomen procedures inzake een flexibel gebruik van het luchtruim.

## *Artikel 27*

### **De Netwerkbeheerder**

1. Om de in artikel 26, lid 1, bedoelde doelstellingen te bereiken, ziet de Commissie er, met ondersteuning van het Agentschap, overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139, op toe dat de Netwerkbeheerder bijdraagt aan de uitvoering van de in artikel 26, lid 2, vermelde netwerkfuncties overeenkomstig het onderhavige artikel. De Commissie ziet erop toe dat de Netwerkbeheerder zijn taken correct uitvoert.

2. De Commissie stelt EUROCONTROL of een ander onpartijdig en bevoegd orgaan aan om de taken van de Netwerkbeheerder uit te voeren. Daartoe stelt de Commissie een uitvoeringshandeling vast volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. Dit aanstellingsbesluit bevat de voorwaarden voor de aanstelling, met inbegrip van de financiering van de Netwerkbeheerder, en een gedetailleerde beschrijving van de specifieke taken van de Netwerkbeheerder in overeenstemming met, en binnen de grenzen van, onderhavig artikel en de artikelen 16 en 26 alsmede de desbetreffende uitvoeringshandelingen die zijn vastgesteld op grond van artikel 18 en artikel 27, lid 8. De takenlijst van de Netwerkbeheerder gaat vergezeld van een duidelijke specificatie van de vereiste diensten en prestaties, waaraan de prestaties van de Netwerkbeheerder worden getoetst, en, indien van toepassing, van passende overeenkomsten die tussen de Commissie en de Netwerkbeheerder moeten worden gesloten, zoals overeenkomsten inzake dienstverleningsniveau.

3. De Netwerkbeheerder voert zijn taken op onpartijdige en kostenefficiënte wijze uit, is onderworpen aan passende governance en heeft de onafhankelijkheidsplicht. Indien het als Netwerkbeheerder aangewezen bevoegde orgaan ook regelgevende functies heeft, wordt de organisatorische scheiding van die functies gewaarborgd. Bij de uitvoering van zijn taken houdt de Netwerkbeheerder rekening met de behoeften van het gehele ATM-netwerk, onder vrijwaring van de defensievermogens.

4. De Netwerkbeheerder voert ter ondersteuning van de in artikel 26, lid 2, bedoelde netwerkfuncties de volgende taken uit:

- a) ondersteuning van de ontwikkeling van een luchtruimstructuur die het vereiste niveau van veiligheid, capaciteit, flexibiliteit, responsiviteit, milieuprestatie en naadloze verlening van vlotteluchtvaartnavigatiediensten biedt, met inachtneming van de veiligheids- en defensiebehoeften;
- b) coördinatie van ATFM;
- c) coördinatie van schaarse hulpbronnen binnen de luchtvaartfrequentiebanden, die door het algemene luchtverkeer worden gebruikt, met name radiofrequenties en coördinatie van radartranspondercodes;
- d) facilitering van de delegatie van de verlening van luchtverkeersdiensten, indien dat door de betrokken lidstaat is goedgekeurd, rekening houdend met de noodzakelijke overeenkomsten voor de coördinatie van het algemene en operationele luchtverkeer en met de noodzaak van het onderhouden van adequate coördinatie in de betrokken luchtruimstructuren;



- da) opstelling van het NSP en vaststelling van het NOP;
- e) coördinatie van en ondersteuning bij de verstrekking van luchtverkeersleidingscapaciteit in het netwerk conform de verbintenissen van de operationele belanghebbenden overeenkomstig het NOP;
- f) coördinatie van en ondersteuning bij het beheer van netwerkcrises;
- g) ondersteuning bij de toewijzing van ATFM-vertragingen, met inbegrip van het post-operationeel aanpassingsproces waarbij verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavens en nationale autoriteiten worden betrokken om problemen met het meten, classificeren en toewijzen van ATFM-vertragingen op te lossen;
- h) coördinatie van en ondersteuning bij de plannings- en uitvoeringsactiviteiten voor de uitrol van infrastructuur in het Europees ATM-netwerk, overeenkomstig het Europese ATM-masterplan, via de actieve deelname van operationele belanghebbenden bij het beheer en de governance, en rekening houdend met de militaire en operationele behoeften en de bijbehorende operationele procedures, in voorkomend geval;
- i) het toezicht op de werking van de Europese ATM-netwerkinfrastructuur.

4. a. De Netwerkbeheerder stelt ondersteunende maatregelen met betrekking tot operationele aangelegenheden voor die gericht zijn op de veilige en efficiënte planning en werking van het netwerk onder normale en netwerkcrisisomstandigheden, evenals maatregelen die gericht zijn op de voortdurende verbetering van de netwerkactiviteiten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en op de algemene prestaties van het netwerk, met name wat de uitvoering van de prestatieregeling betreft. In de acties van de Netwerkbeheerder worden de luchthavens volledig in het netwerk geïntegreerd.

5. De Netwerkbeheerder stelt maatregelen voor indien de in artikel 10 bedoelde prestatiedoelstellingen niet voldoende worden weerspiegeld in de capaciteit die door individuele verleners van luchtverkeersdiensten moet worden geleverd en die tussen de Netwerkbeheerder en die verleners van luchtverkeersdiensten is overeengekomen in het NOP.

6. De Netwerkbeheerder verstrekt in coördinatie met de betrokken partijen advies aan de Commissie over de uitrol van de ATM-netwerkinfrastructuur in overeenstemming met het Europees ATM-masterplan, met name om vast te stellen welke investeringen nodig zijn voor het netwerk.

7. Alle door de Netwerkbeheerder bij de uitvoering van zijn taken genomen maatregelen komen tot stand via een op samenwerking gebaseerde besluitvorming. Partijen bij de op samenwerking gebaseerde besluitvorming handelen zoveel mogelijk met het oog op de verbetering van de werking en de prestaties van het netwerk, met name wat betreft de verwezenlijking van de Uniewijde doelstellingen in het prestatiekerngebied milieu, rekening houdend met essentiële veiligheidsbelangen en regionale en plaatselijke omstandigheden.

7a. De in lid 7 bedoelde op samenwerking gebaseerde besluitvorming stoelt op:

- a) de passende en regelmatige raadpleging van de operationele belanghebbenden, luchthavenslotcoördinatoren, lidstaten en, indien van toepassing, het Agentschap en de Commissie;
- b) gedetailleerde werkafspraken, die worden vastgesteld door de Netwerkbeheerder, samen met, in het bijzonder, de operationele belanghebbenden en de lidstaten, alsmede door de Netwerkbeheerder vastgestelde processen voor operaties met betrekking tot plannings- en operationele aspecten in verband met de uitvoering van de netwerkfuncties.

Bij de in punt a) bedoelde raadpleging en de in punt b) bedoelde gedetailleerde werkafspraken wordt rekening gehouden met de specifieke kenmerken en vereisten van elke netwerkfunctie.

Bij de op samenwerking gebaseerde besluitvorming wordt consensus nagestreefd. Indien deze de soevereiniteit van lidstaten over hun luchtruim betreft, is de instemming van de betrokken lidstaat (lidstaten) vereist.

Wanneer maatregelen in verband met de uitvoering van de taken van de Netwerkbeheerder door een of meer operationele belanghebbenden worden betwist, wordt de aangelegenheid ter beslechting voorgelegd aan de netwerkbeheerraad.

7b. Bij uitvoeringshandeling als bedoeld in lid 8 wordt er een netwerkbeheerraad ingesteld teneinde in passende governance van de uitvoering van de netwerkfuncties te voorzien.

De netwerkbeheerraad is verantwoordelijk voor de goedkeuring of de bekrachtiging van de door de Netwerkbeheerder genomen of voorgestelde maatregelen onder de voorwaarden van de in lid 8 bedoelde uitvoeringshandeling, voor de goedkeuring van de specificaties voor de raadpleging en de in lid 7a, punten a) en b), bedoelde gedetailleerde werkafspraken, voor de goedkeuring van het NOP en de bekrachtiging van het NSP, voordat dat wordt goedgekeurd door de Commissie in samenspraak met de lidstaten, voor het toezicht op de uitvoering van de netwerkfuncties en voor het verstrekken van adviezen en aanbevelingen over specifieke onderwerpen.

De netwerkbeheerraad is samengesteld uit vertegenwoordigers van de operationele belanghebbenden, van de slotcoördinatoren, van de Commissie, van de Netwerkbeheerder en van EUROCONTROL.

7c. De lidstaten worden volledig betrokken bij beslissingen van strategisch belang.

8. Door middel van volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgestelde uitvoeringshandelingen stelt de Commissie gedetailleerde regels vast voor de tenuitvoerlegging van artikel 26 en onderhavig artikel, en met name voor de uitvoering van de netwerkfuncties, mede wat betreft crisisbeheer, de aanstelling van de Netwerkbeheerder, de voorwaarden voor deze aanstelling en de gedetailleerde taken van de Netwerkbeheerder ten aanzien van de netwerkfuncties, de samenstelling, het functioneren, de besluitvorming en de gedetailleerde taken van de netwerkbeheerraad, mede wat betreft crisisbeheer, de op samenwerking gebaseerde besluitvorming, de criteria en factoren die de Netwerkbeheerder en de netwerkbeheerraad bij de uitvoering van hun toegewezen taken moeten hanteren, en de governancemechanismen van het netwerk.

## *Artikel 28*

### **Transparantie van de rekeningen van de Netwerkbeheerder**

1. De financiële rekeningen van de Netwerkbeheerder worden jaarlijks opgesteld en gepubliceerd. Die rekeningen moeten voldoen aan de door de Unie goedgekeurde internationale boekhoudnormen. Wanneer deze rekeningen wegens de juridische status van de Netwerkbeheerder niet volledig aan de internationale boekhoudnormen kunnen beantwoorden, streeft de Netwerkbeheerder ernaar om zoveel mogelijk aan deze normen te voldoen.
2. De Netwerkbeheerder publiceert een jaarverslag over zijn activiteiten en ondergaat regelmatig een onafhankelijke audit.

## *Artikel 30*

### **Betrekkingen met de militaire autoriteiten**

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

## **HOOFDSTUK V**

# **INTEROPERABILITEIT EN TECHNOLOGISCHE INNOVATIE VAN HET LUCHTRUIM**

### *Artikel 32*

#### **Elektronische luchtvaartinlichtingen**

Onverminderd de publicatie door de lidstaten van luchtvaartinlichtingen en op een wijze die samenhangend is met die publicatie, richt de Netwerkbeheerder, in samenwerking met EUROCONTROL, een Uniewijde infrastructuur voor luchtvaartinlichtingen op om de beschikbaarheid van hoogwaardige elektronische luchtvaartinlichtingen, die gepresenteerd zijn op een gemakkelijk toegankelijke manier en tegemoetkomen aan de behoeften van alle relevante gebruikers wat gegevenskwaliteit en tijdigheid betreft, te bevorderen. De aldus beschikbaar gestelde luchtvaartinlichtingen mogen alleen informatie bevatten die voldoet aan de in punt 2.1 van bijlage VIII bij Verordening (EU) 2018/1139 vermelde essentiële eisen.

### *Artikel 32a*

#### **Luchtverkeersregels en luchtruimclassificatie**

De Commissie stelt volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure het volgende vast:

- a) adequate bepalingen inzake luchtverkeersregels op grond van normen en aanbevolen praktijken van de ICAO;
- b) adequate bepalingen ter waarborging van de uniforme uitvoering van de ICAO-luchtruimclassificatie met passende aanpassingen, om te garanderen dat luchtverkeersdiensten in het gemeenschappelijke Europese luchtruim naadloos, veilig en doelmatig worden verleend.

### *Artikel 33*

#### **Flexibel gebruik van het luchtruim**

1. Rekening houdend met de kenmerken en de aard van de militaire activiteiten in elke lidstaat, evenals met de organisatie van de militaire aspecten die onder hun verantwoordelijkheid vallen, zorgen lidstaten voor de toepassing in het gemeenschappelijk Europees luchtruim van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim, opdat het beheer van het luchtruim en het luchtverkeersbeheer binnen het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid worden bevorderd.
2. Lidstaten brengen jaarlijks verslag uit aan de Commissie over de toepassing, in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim op het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.
3. Wanneer er, in het bijzonder in het licht van de door lidstaten ingediende verslagen, behoefte bestaat aan uniforme voorwaarden voor de toepassing van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, stelt de Commissie, binnen de grenzen van het gemeenschappelijke vervoersbeleid en onverminderd de verantwoordelijkheden van de lidstaten voor hun luchtruim, volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure uitvoeringshandelingen vast.
4. Indien de toepassing van dit artikel aanzienlijke operationele moeilijkheden oplevert, kunnen de lidstaten die toepassing tijdelijk opschorten, mits zij de Commissie en de andere lidstaten daarvan onverwijld in kennis stellen. Na de instelling van een tijdelijke opschorting kunnen voor het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van de betrokken lidstaat of lidstaten valt, aanpassingen van de krachtens lid 3 vastgestelde regels worden uitgewerkt.

### *Artikel 34*

#### **SESAR-coördinatie**

De entiteiten die bevoegd zijn voor in de Uniewetgeving vastgestelde taken op het gebied van de coördinatie van de SESAR-definitiefase, de SESAR-ontwikkelingsfase en de SESAR-uitrolofase, al naargelang het geval, zorgen voor een doeltreffende coördinatie tussen die drie fasen, teneinde een naadloze en tijdige overgang tussen de fasen te bewerkstelligen, met speciale nadruk op de industrialiseringsfase.

Alle civiele en militaire belanghebbenden worden hier zoveel mogelijk bij betrokken.

De Commissie stelt mechanismen in voor monitoring van de doeltreffendheid van de SESAR-coördinatie.

### *Artikel 35*

#### **Gemeenschappelijke projecten**

1. De Commissie kan op basis van de behoeften aan synchronisatie onder de belanghebbenden gemeenschappelijke projecten opzetten voor de uitvoering van de in het Europees ATM-masterplan geïdentificeerde essentiële operationele wijzigingen, die voldoende uitgewerkt zijn voor de opbouw van interoperabele capaciteit in alle lidstaten teneinde de prestaties van het gemeenschappelijke Europese luchtruim te verbeteren.
2. De Commissie kan ook governancemechanismen vaststellen voor gemeenschappelijke projecten en de uitvoering daarvan. Alle relevante civiele en militaire belanghebbenden worden zoveel mogelijk betrokken bij deze mechanismen, en krijgen daarbij zo mogelijk en naargelang het geval een leidende rol toebedeeld.
3. Gemeenschappelijke projecten kunnen in aanmerking komen voor financiering van de Unie binnen het meerjarig financieel kader. Hiertoe, en onverminderd de bevoegdheid van de lidstaten om te beslissen over het gebruik van hun eigen financiële middelen, voert de Commissie een onafhankelijke kostenbatenanalyse uit en pleegt ze overeenkomstig artikel 38 passend overleg met de lidstaten en relevante betrokken partijen, waarbij de prioritering en alle passende wijzen van financiering onder de loep worden genomen.
4. De Commissie stelt de in de leden 1 en 2 bedoelde gemeenschappelijke projecten en governancemechanismen vast aan de hand van uitvoeringshandelingen die worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

## HOOFDSTUK VI

### SLOTBEPALINGEN

#### *Artikel 37*

##### **Comitéprocedure**

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

#### *Artikel 38*

##### **Raadpleging van de belanghebbende partijen**

1. De lidstaten, de nationale toezichhoudende instanties, het PBO, indien er overeenkomstig artikel 9b een PBO is aangewezen, en de Netwerkbeheerder zetten raadplegingsmechanismen op voor passende raadpleging van belanghebbenden over de uitvoering van hun taken bij de uitvoering van deze verordening.



2. De Commissie zet op Unieniveau een mechanisme op om met de relevante belanghebbenden overleg te plegen over kwesties die verband houden met de uitvoering van deze verordening. Het specifieke Comité voor de sectorale dialoog, dat is opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie, wordt bij de raadpleging betrokken. Wanneer overleg met betrekking tot militaire aspecten vereist is, raadpleegt de Commissie, met het oog op de toepassing van lid 3, punt a), naast de lidstaten ook het Europees Defensieagentschap en nationale militaire autoriteiten.

3. Voor de toepassing van de leden 1 en 2, wordt ten minste met de volgende operationele en niet-operationele belanghebbenden overleg gepleegd, voor zover relevant:

- a) verleners van luchtvaartnavigatiediensten of groepen die hen vertegenwoordigen;
- b) de Netwerkbeheerder;
- c) luchthavenexploitanten of groepen die hen vertegenwoordigen;
- d) luchtruimgebruikers of groepen die hen vertegenwoordigen;
- f) de industrie;
- g) belangenorganisaties van beroepspersoneel;
- h) nationale autoriteiten, met inbegrip van bevoegde nationale militaire autoriteiten;
- i) luchthavenslotcoördinatoren;
- j) niet-gouvernementele organisaties die zich bezighouden met luchtvaart of luchtverkeersbeheer.

#### *Artikel 38a*

### **Betrekkingen met belanghebbenden**

De verleners van luchtverkeersdiensten stellen raadplegingsmechanismen vast om met relevante luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten en militaire autoriteiten te overleggen over alle belangrijke kwesties die verband houden met de verleende diensten, met inbegrip van relevante wijzigingen van de luchtruimconfiguraties, of over grote investeringen die gevolgen hebben voor het verlenen van luchtverkeersbeheersdiensten en luchtvaartnavigatiediensten en/of heffingen.

## *Artikel 39*

### **Betrekkingen met derde landen**

De Unie en haar lidstaten zetten zich in voor en ondersteunen de uitbreiding van het gemeenschappelijke Europese luchtruim tot landen die geen lid zijn van de Europese Unie. Daartoe streven zij ernaar om, in het kader van overeenkomsten met aangrenzende derde landen, met name in het EUROCONTROL-gebied of in de EUR-regio van de ICAO, het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot die landen uit te breiden. Zij streven er bovendien naar met die landen samen te werken, ofwel in het kader van overeenkomsten inzake grensoverschrijdende dienstverlening met derde landen, inzake samenwerking tot modernisering van het luchtverkeersbeheer of inzake netwerkfuncties, ofwel in het kader van de overeenkomst tussen de Unie en EUROCONTROL tot instelling van een algemeen kader voor versterkte samenwerking, teneinde de "pan-Europese dimensie" van het luchtverkeersbeheer te versterken.

Dit artikel geldt onverminderd de beslissing van de lidstaten over de vraag of het gemeenschappelijke Europese luchtruim moet worden uitgebreid naar hun landen en gebieden overzee of naar autonome gebieden in andere regio's van de ICAO.

## Artikel 40

### **Steun door andere organen**

De Commissie kan voor het vervullen van haar taken uit hoofde van deze verordening steun vragen van andere organen, onder meer van EUROCONTROL in het kader van de overeenkomst tussen de Unie en EUROCONTROL tot instelling van een algemeen kader voor versterkte samenwerking.

## *Artikel 41*

### **Vertrouwelijkheid**

1. Noch de nationale toezichthoudende instanties, die handelen overeenkomstig hun nationale wetgeving, noch de nationale bevoegde autoriteiten, noch de Commissie, noch het PBO, noch de Netwerkbeheerder maken vertrouwelijke informatie bekend, in het bijzonder informatie over verleners van luchtvaartnavigatiediensten, hun zakenrelaties of hun kosten- en inkomstencomponenten.
2. Lid 1 laat het recht van openbaarmaking door nationale toezichthoudende instanties en de Commissie onverlet indien dit noodzakelijk is voor de uitvoering van hun taak. In dat geval moet de openbaarmaking evenredig zijn en rekening houden met de gewettigde belangen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavens of andere belanghebbenden inzake de bescherming van hun commercieel gevoelige informatie.
3. Informatie en gegevens die krachtens artikel 13, lid 3b, artikel 13a, lid 6, artikel 13b, lid 2, of artikel 25, lid 3 of 4, toegankelijk zijn gemaakt, of die krachtens artikel 19, lid 6, zijn gerapporteerd, met name wat de bepaalde kosten en de werkelijke kosten van aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten betreft, worden openbaar gemaakt, onverminderd de bescherming van de commerciële belangen van een natuurlijke of rechtspersoon, met inbegrip van intellectuele eigendom, tenzij openbaarmaking een hoger openbaar belang dient.

## *Artikel 42*

### **Sancties**

De lidstaten leggen de regels vast inzake sancties op overtredingen van deze verordening en van de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen, met name door luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten en verleners van luchtvaartnavigatiediensten, en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat ze worden toegepast. De vastgestelde sancties zijn doeltreffend en proportioneel en hebben een ontmoedigende werking.

## *Artikel 43*

### **Evaluatie**

1. De Commissie voert vijf tot acht jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een evaluatie uit om de juridische, sociale, economische en ecologische gevolgen en de meerwaarde ervan op zowel nationaal als EU-niveau te beoordelen. Indien dit voor dit doel gerechtvaardigd is, kan de Commissie de lidstaten, met inbegrip van militaire autoriteiten, om informatie verzoeken die relevant is voor de toepassing van deze verordening.
2. De Commissie dient haar bevindingen in bij het Europees Parlement en de Raad. De resultaten van de evaluatie worden openbaar gemaakt.

## Artikel 44

### **Vrijwaringsbepalingen**

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

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

## Artikel 45

### **Intrekking**

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

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

## Artikel 46

### **Inwerkingtreding en toepassing**

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

2. Artikel 3, lid 3, en artikel 25, lid 3, zijn van toepassing met ingang van *[PB: voeg de datum in - 72 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening]*.

De artikelen 10 tot en met 24 zijn van toepassing na één jaar na de vaststelling van de verordening. Artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 en artikel 15 van Verordening (EG) nr. 550/2004, en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen, blijven echter van toepassing met het oog op de tenuitvoerlegging van de prestatie- en heffingsregelingen voor de derde referentieperiode. Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/709 van de Commissie, zoals vastgesteld op 6 mei 2019, blijft van toepassing tot het einde van de vierde referentieperiode.

Artikel 27, lid 4, en artikel 32 zijn van toepassing op de Netwerkbeheerder vanaf de dag waarop een aanstellingsbesluit, dat is vastgesteld overeenkomstig artikel 27, lid 2, van toepassing wordt.

Artikel 42 is van toepassing vanaf *[PB: voeg de datum van de inwerkingtreding van deze verordening in]*. Op grond van dat artikel door de lidstaten vastgestelde maatregelen zijn van toepassing vanaf:

- *[PB voeg de datum in - 72 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening]* ten aanzien van inbreuken op artikel 3, lid 3, en artikel 25, lid 3;

- één jaar na de vaststelling van deze verordening ten aanzien van inbreuken op de artikelen 10 tot en met 24.

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

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

## **BIJLAGE II**

### **Ingetrokken verordeningen en de wijzigingen daarvan**

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad  (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1)	
Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad  (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10)	
Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad  (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20)	
Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad  (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 34)	Alleen de artikelen 1, 2 en 3

**BIJLAGE III****CONCORDANTIETABEL**

Verordening (EU) 549/2004	Verordening (EU) 550/2004	Verordening (EU) 551/2004	Deze verordening
Artikel 1, leden 1, 2 en 3			Artikel 1, leden 1, 2 en 3
Artikel 1, lid 4			-
-			Artikel 1, lid 4
Artikel 2, punt 1, a) en b)			Artikel 2, punt 5, a) en b)
Artikel 2, punt 2			Artikel 2, punt 1
Artikel 2, punt 3			Artikel 2, punt 2
-			Artikel 2, punt 2a
Artikel 2, punt 4			Artikel 2, punt 4
-			Artikel 2, punt 6
Artikel 2, punt 5			Artikel 2, punt 3
Artikel 2, punt 6			Artikel 2, punt 11
Artikel 2, punt 7			Artikel 2, punt 12
-			Artikel 2, punt 13
Artikel 2, punt 8			Artikel 2, punt 14
Artikel 2, punt 9			Artikel 2, punt 8
Artikel 2, punt 10			Artikel 2, punt 9
Artikel 2, punt 11			Artikel 2, punt 10



Artikel 2, punt 12			Artikel 2, punt 17
-			Artikel 2, punten 18, 19 en 20
Artikel 2, punt 13			Artikel 2, punt 16
Artikel 2, punt 13 bis			Artikel 2, punt 33
Artikel 2, punt 14			-
-			Artikel 2, punt 21
-			Artikel 2, punt 22
Artikel 2, punt 16			Artikel 2, punt 23
Artikel 2, punt 17			Artikel 2, punt 32
Artikel 2, punt 18			-
Artikel 2, punt 19			Artikel 2, punt 24
-			Artikel 2, punten 25 en 26
Artikel 2, punt 20			Artikel 2, punt 31
Artikel 2, punt 22			Artikel 2, punt 34
Artikel 2, punt 23			-
Artikel 2, punt 23 bis			Artikel 2, punt 35
-			Artikel 2, punten 35b en 35c
Artikel 2, punt 23 ter			Artikel 2, punt 15
Artikel 2, punten 24 en 25			-
Artikel 2, punt 26			Artikel 2, punt 36

Artikel 2, punt 27			-
Artikel 2, punt 28			Artikel 2, punt 37
Artikel 2, punt 29			Artikel 2, punt 38
-			Artikel 2, punten 39 en 40
Artikel 2, punt 30			Artikel 2, punt 41
-			Artikel 2, punten 42 en 43
-			Artikel 2, punten 43a tot en met 43c
Artikel 2, punt 31			Artikel 2, punt 44
-			Artikel 2, punt 44a
-			Artikel 2, punt 45
Artikel 2, punt 32			-
Artikel 2, punt 33			Artikel 2, punt 46
Artikel 2, punt 34			Artikel 2, punt 47
-			Artikel 2, punten 48 tot en met 52
Artikel 2, punten 35 en 36			-
Artikel 2, punt 38			Artikel 2, punt 53
Artikel 2, punt 39			Artikel 2, punt 54
-			Artikel 2, punt 56

Artikel 2, punt 40			Artikel 2, punt 57
Artikel 2, punt 41			Artikel 2, punt 27
-			Artikel 2, punten 28 tot en met 30
			Artikel 2a
Artikel 3			-
Artikel 4, lid 1			Artikel 3, lid 1
Artikel 4, lid 2			Artikel 3, lid 3
-			Artikel 3, lid 4
Artikel 4, lid 3			Artikel 3, lid 2
Artikel 4, lid 4			
-			
Artikel 4, lid 5			Artikel 3, lid 9
-			Artikelen 4 tot en met 9
Artikel 5, lid 1			Artikel 37, lid 1
Artikel 5, lid 2			
Artikel 5, lid 3			Artikel 37, lid 3
-			Artikel 37, lid 4
Artikel 5, leden 4 en 5, en artikel 6			-
Artikel 7			Artikel 39
Artikel 8, lid 1			Artikel 40

Artikel 8, lid 2			-
-			Artikel 41
Artikel 9			Artikel 42
Artikel 10, lid 1			Artikel 38, lid 1
Artikel 10, lid 2			Artikel 38, lid 2
Artikel 10, lid 3			Artikel 38, lid 3
-			Artikel 38a
Artikel 11, lid 1, eerste zin, en artikel 11, lid 3, punt d), eerste en derde zin			Artikel 10, lid 1
Artikel 11, lid 1, punten a), b) en c)			Artikel 10, lid 2
Artikel 11, lid 2			-
Artikel 11, lid 3, punt a)			Artikel 11
Artikel 11, lid 3, punten b) en c)			Artikel 13, leden 1, 3, 3a en 3b
-			Artikel 13, leden 1a en 1b
Artikel 11, lid 3, punt b)			Artikel 13, lid 2
Artikel 11, lid 3, punt c), eerste alinea			Artikel 13, lid 5

Artikel 11, lid 3, punt c), eerste alinea			Artikel 13a, lid 1
-			Artikel 13a, lid 2
Artikel 11, lid 3, punt a)			Artikel 13a, lid 3
Artikel 11, lid 3, punt c), tweede tot en met vierde alinea			Artikel 13a, leden 4 en 5
-			Artikel 13a, lid 6
Artikel 11, lid 3, punt d), tweede zin			Artikel 13b, lid 2
-			Artikel 13b, leden 1 en 2a
Artikel 11, lid 3, punt e)			Artikel 13b, lid 3
-			Artikelen 16 en 17
Artikel 11, lid 4, punt a)			Artikel 10, lid 3, punt a)
-			Artikel 10, lid 3, punten b), c) en d)
Artikel 11, lid 4, punten b) en c)			-
Artikel 11, lid 4, punt d)			Artikel 10, lid 3, punt e)
Artikel 11, lid 4, punt e)			Artikel 10, lid 3, punt f)
-			Artikel 10, lid 3, punten g) tot en met k)

Artikel 11, lid 4, tweede alinea			Artikel 18
Artikel 11, lid 5			-
Artikel 11, lid 6			Artikel 18
-			Artikelen 19 tot en met 35
Artikel 12, lid 1, en artikel 12, lid 2, tot "in artikel 3"			Artikel 43, lid 1
Artikel 12, lid 2, het deel van de eerste zin dat begint met "en brengt voor het eerst verslag uit aan het Europees Parlement"			Artikel 43, lid 2
Artikel 12, leden 3 en 4			-
Artikel 13			Artikel 44
-			Artikel 45
Artikel 13 bis			-
Artikel 14			Artikel 46
	Artikel 1		Artikel 1, lid 1
	-		Artikel 1, leden 2 tot en met 4
	-		Artikelen 2 en 3
	Artikel 2, lid 1		Artikel 4, lid 1
	-		

	Artikel 2, lid 2		Artikel 4, lid 3
	-		Artikel 5, lid 1
	Artikel 2, lid 3		Artikel 5, lid 3
	Artikel 2, lid 4		Artikel 5, lid 2
	Artikel 2, lid 5		Artikel 5, lid 4
	Artikel 2, lid 6		Artikel 5, lid 5
	-		Artikel 5, lid 5a
	Artikelen 3 tot en met 6		-
	Artikel 7		Artikel 7, lid 1a, punt a)
	Artikel 7, lid 2		Artikel 7, lid 1a, punt c)
	Artikel 7, lid 3, eerste zin		-
	Artikel 7, lid 3, tweede en derde zin		-
	Artikel 7, lid 4		
			Artikel 6, leden 2a en 3
	Artikel 7, leden 5 en 6		-
	Artikel 7, lid 7		Artikel 6, lid 1, tweede alinea, en artikel 6, leden 4 en 5
	Artikel 7, leden 8 en 9		-
	-		Artikel 6, lid 6

	Artikel 8, lid 1		Artikel 7, lid 1
	-		Artikel 7, lid 1, punt b), en artikel 7, lid 1, tweede alinea, punten c) en d)
	Artikel 8, lid 2		Artikel 7, lid 2
			Artikel 7, lid 2, laatste zin
	Artikel 8, lid 3		Artikel 7, lid 3
	Artikel 8, leden 4 en 5		-
	Artikel 8, lid 6		Artikel 7, lid 4
	Artikel 9		Artikel 7a
	Artikel 9 bis		Artikel 2a
	Artikel 9 ter		-
	Artikel 10		Artikel 7b
	-		Artikelen 9b tot en met 18
	Artikel 11		Artikel 30
	Artikel 12, lid 1		Artikel 25, lid 1
	Artikel 12, lid 2		Artikel 25, lid 1
	Artikel 12, lid 3		Artikel 25, lid 3
	-		Artikel 25, lid 4
	Artikel 12, lid 4		Artikel 25, lid 2



	-		Artikelen 26 tot en met 28
	Artikel 12, lid 5		-
	Artikel 13, lid 1		Artikel 9a, lid 1
	-		
	Artikel 13, lid 2		Artikel 9a, lid 3
	Artikel 13, lid 3		Artikel 9a, lid 4
	-		Artikelen 32a tot en met 34
	Artikel 14		Artikel 19, lid 1
	Artikel 15, lid 1		Artikel 19, lid 2
	Artikel 15, lid 3, punt f)		Artikel 19, lid 3
	-		Artikel 19, lid 5
	Artikel 15, lid 2, punt a)		Artikel 20, leden 1 en 2
	Artikel 15, lid 2, punt b), eerste zin		Artikel 20, lid 2
	Artikel 15, lid 2, punt b), tweede zin		Artikel 20, lid 3
	Artikel 15, lid 2, punt b), derde zin		Artikel 20, lid 4
	Artikel 15, lid 2, punt c)		-
	Artikel 15, lid 2, punt d)		Artikel 20, lid 6

	Artikel 15, lid 2, punt e)		Artikel 20, lid 5
	Artikel 15, lid 2, punt f)		Artikel 19, lid 6, en artikel 23
	Artikel 15, lid 3, punt a)		Artikel 22, lid 1
	-		Artikel 22, leden 2, 3 en 5a
	Artikel 15, lid 3, punt b)		Artikel 22, lid 4
	Artikel 15, lid 3, punt c)		Artikel 21, lid 1
	-		Artikel 21, leden 1a en 2
	Artikel 15, lid 3, punt d)		Artikel 19, lid 2
	Artikel 15, lid 3, punt e)		Artikel 20, lid 2, en artikel 22, lid 1
	Artikel 15, lid 3, punt f)		Artikel 22, lid 5
	Artikel 15, lid 4		Artikel 23
	Artikel 15 bis, leden 1 en 3, eerste zin		Artikel 35, leden 1 en 4
	Artikel 15 bis, lid 2		Artikel 35, leden 2 en 4
	Artikel 15 bis, lid 3, tweede, derde en vierde zin		Artikel 35, lid 3
	-		Artikelen 37 tot en met 40
	Artikel 15 bis, lid 3, vijfde zin		-

	Artikel 16, lid 1		Artikel 24, lid 1
	Artikel 16, lid 2		Artikel 24, leden 2 en 3
	Artikel 16, lid 3		Artikel 24, lid 3
	Artikel 17		-
	Artikel 18, lid 1		Artikel 41, lid 1
	Artikel 18, lid 2		Artikel 41, lid 2
	Artikel 18, lid 3		Artikel 41, lid 3
	-		Artikelen 42 tot en met 45
	Artikel 19		Artikel 46
	Bijlage I		-
	Bijlage II		-
		Artikel 1, lid 1	Artikel 1, lid 1
		Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 1
		-	Artikel 1, leden 2 en 3
		Artikel 1, lid 3	Artikel 1, lid 4
		-	Artikel 1, leden 5 en 6, en de artikelen 2 tot en met 25
		Artikel 1, lid 4, en artikel 3	-
		Artikel 3 bis	Artikel 32
		Artikelen 4 en 5	-
		Artikel 6, lid 1	Artikel 26, lid 1

			Artikel 26, lid 1a
		Artikel 6, lid 2, eerste alinea	Artikel 26, lid 2
		-	Artikel 26, lid 3
		Artikel 6, lid 2, tweede alinea	Artikel 26, lid 4
		-	Artikel 27, lid 1
		Artikel 6, lid 2, derde alinea, eerste zin	Artikel 27, lid 2
		Artikel 6, lid 2, derde alinea, tweede en derde zin	Artikel 27, lid 3
		-	Artikel 27, leden 4 tot en met 7c
		Artikel 6, lid 3	-
		Artikel 6, lid 4	Artikel 27, lid 8
		Artikel 6, lid 5	Artikel 26, lid 1a
		Artikel 6, lid 6	Artikel 26, lid 2, punt b)

		Artikel 6, leden 7, 8 en 9	Artikel 27, lid 8
		-	Artikelen 28 en 30
		Artikel 7, lid 1	Artikel 33, lid 1
		Artikel 7, lid 2	Artikel 33, lid 2
		Artikel 7, lid 3	Artikel 33, lid 3
			Artikel 33, lid 4
		-	Artikelen 34 tot en met 45
		Artikelen 8 en 10	-

---