



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 22 juni 2021
(OR. en)

9616/21

Interinstitutionella ärenden:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

ARBETSDOKUMENT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	ST 9490/21 + COR1-5
Komm. dok. nr:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Ärende:	Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet – Allmän riktlinje (3 juni 2021)

För delegationerna bifogas i tillägg I rådets allmänna riktlinje vad gäller ovanstående förslag och dess bilagor, som antogs av rådet vid dess 3798:e möte den 3 juni 2021.

2013/0186 (COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

- (1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004³, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004⁴ och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004⁵ har ändrats väsentligt. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör de förordningarna av tydlighetsskäl omarbetas.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1).

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20).

- (2) Genom Europaparlamentets och rådets antagande av det första lagstiftningspaketet om det gemensamma europeiska luftrummet, nämligen förordning (EG) nr 549/2004, förordning (EG) nr 550/2004, förordning (EG) nr 551/2004 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004⁶ fastställdes en stabil rättslig grund för ett sammanhängande, driftskompatibelt och säkert system för flygledningstjänsten. Antagandet av det andra paketet, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009⁷, stärkte det initiativ som tagits för att inrätta ett gemensamt europeiskt luftrum ytterligare genom införandet av koncepten prestationssystem och nätverksförvaltare i syfte att ytterligare förbättra prestandan i det europeiska ATM-nätet. Förordning (EG) nr 552/2004 har upphävts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139⁸, eftersom de regler som är nödvändiga för driftskompatibilitet hos ATM-system, ATM-komponenter och ATM-förfaranden har införlivats i den förordningen.
- (3) För att ta hänsyn till de ändringar som införs i förordning (EU) 2018/1139 är det nödvändigt att anpassa innehållet i den här förordningen till innehållet i förordning (EU) 2018/1139 och parallellt att ändra den sistnämnda förordningen.
- (4) Enligt artikel 1 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart erkänner de fördragsslutande staterna att varje stat har fullständig och exklusiv suveränitet i luftrummet över sitt territorium. Det är inom ramen för denna suveränitet som unionens medlemsstater, om inte annat följer av tillämpliga internationella konventioner, verkställer myndighetsutövning genom kontroll av flygtrafik.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 26).

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet (EUT L 300, 14.11.2009, s. 34).

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

- (4a) Denna förordning bör inte påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt Chicagokonventionen.
- (5) Genomförandet av den gemensamma transportpolitiken kräver ett effektivt lufttransportsystem som möjliggör en säker, regelbunden och hållbar luftfart med optimal användning av luftrummet och kapacitet, vilket bidrar till en hållbar luftfart och därmed underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.
- (6) Om man samtidigt vill höja standarderna för flygtrafiksäkerheten och förbättra den allmänna prestandan för flygledningstjänster (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) för allmän flygtrafik i Europa måste hänsyn tas till den mänskliga faktorn. Medlemsstaterna bör därför upprätthålla principerna om en ”rättvissekultur”. Yttrandena och rekommendationerna från expertgruppen för den mänskliga dimensionen⁹ i det gemensamma europeiska luftrummet bör övervägas och beaktas.
- (7) Förbättringar av miljöprestanda för ATM bidrar också till uppnåendet av målen i Parisavtalet, i kommissionens meddelande om den europeiska gröna given, rådets slutsatser om kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet samt i den digitala agendan för Europa, särskilt genom minskningen av utsläpp från luftfarten.
- (7a) Luftrummet är en gemensam resurs för alla kategorier av användare som måste användas flexibelt av alla dessa, varvid rättvisa och insyn säkerställs samtidigt som hänsyn tas till säkerhets- och försvarsbehoven hos medlemsstaterna och deras åtaganden i internationella organisationer.
- (8) Medlemsstaterna antog 2004 ett gemensamt uttalande om militära frågor i samband med det gemensamma europeiska luftrummet¹⁰, vilket de har upprepat. Enligt detta uttalande bör medlemsstaterna särskilt främja civilt och militärt samarbete och, om och i den mån alla berörda medlemsstater anser det nödvändigt, underlätta samarbetet mellan sina väpnade styrkor i alla ärenden som gäller flygledningstjänst.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Se EUT L 96, 31.3.2004, s. 9.

- (9) Beslut som rör innehållet, omfattning eller villkoren för genomförandet av militära operationer och militära övningar faller inte under unionens behörighet enligt artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
- (9a) Medlemsstaterna får, tillsammans med tredjeländer när så är relevant, inrätta funktionella luftrummblock för att utveckla bättre samarbete och samordning i syfte att förbättra prestandan hos nätet för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet och minska miljöpåverkan.
- (10) Medlemsstaterna bör utse en nationell tillsynsmyndighet som ska åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt denna förordning. För att säkerställa en enhetlig och välgrundad tillsyn över tjänsteleverantörer i hela Europa bör de nationella tillsynsmyndigheterna garanteras tillräckligt oberoende och tillräckliga resurser. I synnerhet bör finansieringen av dessa myndigheter garantera deras oberoende och bör göra det möjligt för dem att verka i enlighet med principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet. Personalen vid de nationella tillsynsmyndigheterna bör agera oberoende, särskilt genom att undvika intressekonflikter mellan tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och utförandet av sina arbetsuppgifter. Detta bör inte hindra en nationell tillsynsmyndighet från att vara en del av en regleringsmyndighet som har behörighet för flera reglerade sektorer om den regleringsmyndigheten uppfyller kraven avseende oberoende, eller från att vara organisatoriskt ansluten till i synnerhet den nationella behöriga myndighet som utsetts enligt förordning (EU) 2018/1139 eller den nationella konkurrensmyndigheten.
- (11)
- (12) Nationella tillsynsmyndigheter spelar en avgörande roll vid genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, och de bör därför samarbeta med varandra så att de kan utbyta information om sitt arbete och sina principer för beslutsfattande, sin bästa praxis och sina förfaranden, även med avseende på tillämpningen av den här förordningen, och utveckla ett gemensamt angreppssätt, inklusive genom närmare samarbete på regional nivå. Detta samarbete bör ske regelbundet.
- (13)

- (14) En leverantör av flygtrafiktjänster bör kunna erbjuda tjänster i unionen på ett icke-diskriminerande sätt om den innehar ett certifikat eller en deklaration enligt artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139.
- (14a) Enligt artikel 2.3 c i förordning (EU) 2018/1139 ska den förordningen, inbegripet de krav på certifikat som fastställs i artikel 41, inte tillämpas på flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som tillhandahålls eller tillgängliggörs av militären. I enlighet därmed bör medlemsstaterna även ha rätt att tillåta tillhandahållande av sådana flygtrafiktjänster i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för utan certifiering och/eller tillämpning av alla eller delar av denna förordning. I sådana fall kan medlemsstaterna i fråga mer specifikt utse de berörda militära tjänsteleverantörerna för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst eller flygvärdertjänst i enlighet med denna förordning.
- (14b) Denna förordning kräver inte certifiering av signaler från globala system för satellitnavigering (GNSS).
- (15) Det bör inte förekomma någon diskriminering mellan luftrumets användare när det gäller tillhandahållande av likvärdiga flygtrafiktjänster.
- (16) Flygtrafikledningstjänster bör tillhandahållas med ensamrätt. De som tillhandahåller sådana tjänster bör omfattas av krav på utnämning och allmänintresse med avseende på i synnerhet nationell säkerhet och försvar samt på var deras huvudsakliga verksamhetsort är belägen samt deras ägande. I detta avseende bör beaktas att tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster, i enlighet med denna förordning, är kopplat till utövandet hos en offentlig myndighet av befogenheter som inte är av ekonomisk art och fördragsregler om konkurrens därför inte bör tillämpas på dessa.
- (16a) Medlemsstaterna bör säkerställa att utnämningen av en leverantör av flygtrafikledningstjänster inte hindras av den nationella lagstiftningen särskilt på grund av att den berörda tjänsteleverantören har sin huvudsakliga verksamhetsort i en annan medlemsstat eller ägs av medborgare i den medlemsstaten ifall tillämpningen av sådan nationell lagstiftning innebär en inskränkning av friheten att tillhandahålla tjänster eller etableringsfriheten, vilket bör bedömas från fall till fall mot bakgrund av alla relevanta förhållanden.

- (16b) Medlemsstaterna bör på grundval av sina analyser av flygsäkerhetsöverväganden kunna utse en eller flera leverantörer av flygvädertjänst med ensamrätt med avseende på hela eller delar av det luftrum som ingår i deras ansvarsområde utan att behöva anordna en anbudsinfordran.
- (16c) Samarbetet mellan leverantörer av flygtrafiktjänster är ett viktigt verktyg för att förbättra det europeiska ATM-systemets övergripande prestanda och bör uppmuntras.
- (17) Medlemsstaterna får på grundval av sina analyser av flygsäkerhetsöverväganden ge leverantörer av flygtrafikledningstjänster eller flygplatsoperatörer eller en grupp av flygplatsoperatörer tillåtelse till upphandling av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst (CNS), flygbriefingtjänst (AIS), datatjänster för flygledningstjänst (ADS), flygvädertjänst (MET), såvida inte en enskild leverantör av flygvädertjänst har utnämnts av den berörda medlemsstaten, eller flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon för flygplats- och inflygningskontroll. Möjligheten att använda sig av sådan upphandling kan möjliggöra större flexibilitet och främja innovation i fråga om tjänster, utan att det påverkar säkerheten och särskilda behov, inbegripet militärens, avseende konfidentialitet, driftskompatibilitet, systemresiliens, dataåtkomst och ATM-skydd.
- (18) Om flygvädertjänst eller flygtrafikledningstjänster för flygplats- och inflygningskontroll upphandlas bör de inte omfattas av det prestationssystem som fastställs i den här förordningen.
- (19)
- (20) I tillämpliga fall bör upphandlingen av flygtrafiktjänster genomföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU¹¹ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU¹², såvida inte annat föreskrivs i denna förordning, och i enlighet med principerna om likabehandling, icke-diskriminering och öppenhet samt de tillämpliga bestämmelserna i fördraget, i synnerhet fördragsreglerna om friheten att tillhandahålla tjänster och etableringsfriheten.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (21) Flygledning avseende obemannade luftfartyg kräver tillgång till gemensamma informationstjänster – CIS. För att begränsa kostnaderna för sådan flygledning bör priserna för CIS som tillhandahålls med ensamrätt baseras på kostnader och ett rimligt vinstpåslag och godkännas av nationella tillsynsmyndigheter. För att tjänsten ska kunna tillhandahållas bör uppgifter göras tillgängliga för CIS-leverantörerna på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor.
- (21a) Tillgång till relevanta operativa data när det gäller allmän flygtrafik är avgörande för att möjliggöra ett flexibelt tillhandahållande av datatjänster för flygledningstjänster, på gränsöverskridande och unionsomfattande basis. Därför bör sådana data göras tillgängliga för berörda intressenter på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor. Snabb spridning av korrekta uppgifter, även om situationen i luftrummet och om särskilda trafiksituationer, till civila och militära flygtrafikledare har en direkt inverkan på verksamhetens säkerhet och effektivitet, inbegripet på flygningarnas miljöeffektivitet. Snabb tillgång till aktuell information om situationen i luftrummet är avgörande för alla intressenter som vill utnyttja de luftrumsstrukturer som ställts till förfogande när de lägger upp eller ändrar sina färdplaner.
- (22) Prestations- och avgiftssystemen bör säkerställa en effektiv, hållbar och konstant drift av det europeiska ATM-systemet och är även avsedda att göra flygtrafiktjänster som tillhandahålls på andra villkor än marknadsvillkor mer kostnadseffektiva och främja bättre tjänstekvalitet. Därför bör de inbegripa relevanta och lämpliga incitament. Mot bakgrund av detta mål bör prestationssystemet inte omfatta tjänster som upphandlas enligt denna förordning. Prestationssystemet bör omfatta alla flygtrafiktjänster som en utnämnd leverantör av flygtrafikledningstjänster tillhandahåller eller upphandlar från andra tjänsteleverantörer, inbegripet när den tjänsteleverantören tillhandahåller flygtrafiktjänster och flygtrafikledningstjänster.
- (22a) Ett organ för prestationsgranskning får utses för rådgivning och stöd till kommissionen och de nationella tillsynsmyndigheterna vid genomförandet av prestations- och avgiftssystemen.
- (23)
- (24)

- (25) Med tanke på de gränsöverskridande element och nätverkselement som ingår i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster under väg bör prestanda bedömas i förhållande till unionsomfattande prestationsmål.
- (25a) Medlemsstaterna och deras nationella tillsynsmyndigheter bör, med tanke på deras kännedom om de lokala förhållandena, ansvara för utarbetande och antagande av utkast till prestationsplaner och prestationsmål. Dessa planer bör i synnerhet baseras på bidrag från den/de utnämnda leverantören/leverantörerna av flygtrafikledningstjänster vad gäller alla de flygtrafiktjänster dessa tjänsteleverantörer tillhandahåller eller upphandlar. Kommissionen bör ansvara för bedömningen av dessa planer. De nationella tillsynsmyndigheterna bör också ansvara för övervakning av prestandan hos leverantörer av flygtrafikledningstjänster samt, i tillämpliga fall, för vidtagande av korrigeringsåtgärder.
- (26) Utkast till prestationsplaner bör innehålla undervägsprestationsmål som bör vara förenliga med unionsomfattande prestationsmål och terminalprestationsmål inom nyckelprestationsområden som miljön, kapacitet och kostnadseffektivitet, samtidigt som lokala förhållanden och det ömsesidiga beroendet mellan nyckelprestationsområden och säkerhet beaktas, och överensstämmer med vissa kvalitativa kriterier, för att i möjligaste mån säkerställa att målen verkligen uppnås.
- (27) Nätverkets prestationer bör omfattas av specifika kriterier, med beaktande av nätverksfunktionernas särskilda karaktär. Nätverket bör omfattas av prestationsmål inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.
- (28) Avgiftssystemet bör bygga på principen att lufttrummetts användare bör betala för de kostnader som uppstår för tillhandahållandet av de tjänster som görs tillgängliga för dem eller som är till gagn för dem som inte täcks på annat sätt. De kostnader som uppstår i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster av medlemsstaternas nationella myndigheter, inbegripet de nationella behöriga myndigheterna och de nationella tillsynsmyndigheterna samt Eurocontrol, liksom nätverksförvaltaren får inkluderas i de fastställda kostnader som kan debiteras lufttrummetts användare. Avgifterna bör främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet samt uppnå prestationsmålen, och de bör stödja en minskning av luftfartens miljöpåverkan.

- (29) Medlemsstaterna bör ha rätt att föreskriva en anpassning av avgifterna för att förbättra miljöprestanda och tjänstekvalitet, särskilt genom ökad användning av hållbara alternativa bränslen, ökad kapacitet och minskade förseningar, samtidigt som en optimal säkerhetsnivå upprätthålls. Kommissionen bör göra en genomförbarhetsstudie om den inverkan som anpassningen av avgifterna har på flygtrafiken och på berörda parter, samt om hur anpassningen bidrar till uppnåendet av det gemensamma europeiska luftrumets mål.
- (30)
- (30a) Mekanismer såsom förlängning eller tillfälligt upphävande av en pågående referensperiod eller anpassning av prestationsmål under en referensperiod bör fastställas för att hantera oförutsebara och betydande händelser som har en väsentlig inverkan på genomförandet av prestations- och avgiftssystemen, om en betydande avvikelse från trafikprognoser kan iakttas.
- (30b) Utan att det påverkar tillämpningen av förfarandet i artikel 258 i EUF-fördraget bör kommissionen granska hur medlemsstaterna efterlever de krav som fastställs enligt prestations- och avgiftssystemen och får vid behov avge ett yttrande om huruvida dessa krav har efterlevts.
- (31) Det bör införas bestämmelser om insyn i räkenskaperna för leverantörer av flygtrafiktjänster, som ett sätt att förhindra korssubventionering och därav följande snedvridningar.
- (32) Nätverksfunktionerna bör bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och stödja uppnåendet av unionsomfattande prestationsmål. De bör underlätta en hållbar, effektiv och miljömässigt optimal användning av luftrum och av knappa resurser, återspegla de operativa behoven vid utbyggnaden av infrastrukturen för det europeiska ATM-nätet och tillhandahålla stöd i händelse av nätverkskriser.

- (32a) Ett antal nätverksfunktioner såsom flödesplanering måste samordnas centralt av ett enda organ till stöd för åtgärder som vidtas av medlemsstaterna och relevanta operativa berörda parter. Därför bör ett antal uppgifter som bidrar till verkställandet av dessa funktioner utföras av en nätverksförvaltare, vars verksamhet bör involvera alla berörda operativa intressenter. Nätverksförvaltarens särskilda uppgifter bör fastställas i denna förordning. Nätverksförvaltaren bör utses av kommissionen. Kommissionen bör, med tanke på Eurocontrols omfattande expertis på luftfartsområdet, utse denna organisation eller ett annat opartiskt och behörigt organ till att utföra dessa uppgifter.
- (33) Operativa berörda parter, som måste genomföra nätverksfunktionerna på lokal och operativ nivå, samt medlemsstaterna bör till fullo involveras i genomförandet av dessa funktioner och i beslutsprocessen. I enlighet med detta bör nätverksförvaltaren vidta åtgärder genom gemensamt beslutsfattande, i synnerhet på grundval av samråd med operativa berörda parter och medlemsstaterna samt detaljerade samarbetsavtal och verksamhetsförfaranden. I en sådan process för gemensamt beslutsfattande bör nätverkets intresse ha företräde i den mån det är möjligt, utan att det påverkar säkerhets- och försvarsbehov, och processen bör vara sådan att frågor löses och konsensus nås där så är möjligt. I syfte att säkerställa lämplig styrning av verkställandet av nätverksfunktionerna bör dessutom en nätverksstyrelse inrättas, varvid det bör säkerställas att intressena för samtliga aktörer som deltar i genomförandet av dessa funktioner är lämpligt företrädade. Utan att det påverkar samrådet med nätverksstyrelsen om regleringsbeslut eller strategiska beslut såsom godkännandet av den strategiska planen för nätverket, bör de åtgärder som antas genom gemensamt beslutsfattande och av nätverksstyrelsen vara av operativ eller teknisk art och säkerställa nätverkets löpande drift i enlighet med målen för denna förordning. Nätverksförvaltarens och nätverksstyrelsens beslutsbefogenheter samt tillämpningsområdet för processen för gemensamt beslutsfattande bör vara tydligt definierade. Akter som antas inom ramen för nätverksfunktionerna bör vid behov bli föremål för rättslig prövning i enlighet med villkoren i fördraget.

(34)

- (35)
- (36) Tillhandahållandet av fullständig, högkvalitativ och aktuell information till luftfarten påverkar avsevärt säkerheten och underlättar tillgången till och möjligheterna till förflyttning inom unionens luftrum. Tillgång till dessa uppgifter bör underlättas genom en lämplig informationsinfrastruktur.
- (37) En säker och effektiv användning av luftrummet kan åstadkommas endast genom ett nära samarbete mellan civila och militära användare av luftrummet, vilket i praktiken huvudsakligen baseras på konceptet flexibel användning av luftrummet och en effektiv samordning av civil och militär verksamhet i enlighet med vad Icao fastställt. För att säkerställa en enhetlig tillämpning av detta koncept bör kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter, inom ramen för den gemensamma transportpolitiken och utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för sitt luftrum.
- (38) Sesar-projektet syftar till att möjliggöra en säker, effektiv och miljömässigt hållbar utveckling av luftfarten genom att modernisera det europeiska och globala ATM-systemet. För att bidra till dess fulla effektivitet bör lämplig samordning mellan faserna i projektet säkerställas. Den europeiska ATM-generalplanen bör vara ett resultat av Sesars utformningsfas och bör bidra till att de unionsomfattande prestationsmålen uppnås.
- (39) Konceptet med gemensamma projekt bör syfta till att i rätt tid och på ett samordnat och synkroniserat sätt genomföra de väsentliga operativa förändringar som identifierats i den europeiska ATM-generalplanen och som har en inverkan på hela nätverket. Kommissionen bör få i uppdrag att genomföra en lönsamhetsanalys avseende finansieringen i syfte att påskynda genomförandet av Sesar-projektet.
- (40) Överensstämmelse med de krav för ATM-system och ATM-komponenter som fastställs i förordning (EU) 2018/1139 bör säkerställa driftskompatibiliteten hos dessa system och komponenter, till gagn för det gemensamma europeiska luftrummet.
- (41)

- (42) Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, särskilt vad gäller utnämningen av organet för prestationsgranskning, genomförandet av prestations- och avgiftssystemen, även avseende fastställande av unionsomfattande prestationsmål, kriterierna och förfarandena för bedömning av utkastet till prestationsplaner och prestationsmål för leverantörer av flygtrafikledningstjänster och nätverksförvaltaren, bedömningen och godkännandet av prestationsplanerna, övervakningen av prestationer, regler för tillhandahållande av information om kostnader och avgifter, innehållet i och fastställandet av kostnadsbasen för avgifter och fastställande av enhetsavgifter för flygtrafiktjänster, incitamentsmekanismer och riskdelningsmekanismer, regler om verkställandet av nätverksfunktionerna, om tillsättningen av nätverksförvaltaren och villkoren och formerna för sådan tillsättning, samt nätverksförvaltarens uppgifter, om nätverksstyrelsen, om processen för gemensamt beslutsfattande och nätverkets styrningsmekanismer, krav avseende tillgången till operativa data, tillämpning av begreppet flexibel användning av luftrummet, inrättandet av gemensamma projekt och de styrningsmekanismer som är tillämpliga på dessa. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹³. Om kommittén inte avger något yttrande, bör kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt.
- (43) Arbetsmarknadens parter och yrkesorganisationer bör rådfrågas om alla föreslagna åtgärder som har stor betydelse vad gäller den samhällseliga, tekniska och mänskliga dimensionen eller vad gäller prestation. Samråd bör också ske på unionsnivå med den branschvisa dialogkommitté som inrättats genom kommissionens beslut 98/500/EG¹⁴ och med expertgruppen för mänskliga dimensioner.
- (44) Sanktionerna för överträdelse av denna förordning bör vara effektiva, proportionella och avskräckande och inte innebära några avkall på säkerhetskraven.

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹⁴ EGT L 225, 12.8.1998, s. 27

(44b) Denna förordning bör inte hindra medlemsstaterna från att tillämpa sådana åtgärder som behövs för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen. Den påverkar inte heller medlemsstaternas befogenhet att vidta åtgärder som rör organisationen av försvarsmakten. Denna befogenhet kan medföra att medlemsstaterna vidtar åtgärder för att säkerställa att försvarsmakten har ett luftområde som är tillräckligt stort för adekvat utbildning och träning. En skyddsklausul bör därför införas för att göra det möjligt att utöva denna befogenhet.

(45)

(46) Eftersom målet för denna förordning, nämligen genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Innehåll och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs bestämmelser för inrättande och ändamålsenlig drift av det gemensamma europeiska luftrummet för att stärka säkerhetsstandarderna för luftfart, bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och förbättra den övergripande prestandan för flygledningstjänst (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) för allmän flygtrafik i Europa, i syfte att tillgodose kraven från alla användare av luftrummet. Det gemensamma europeiska luftrummet ska omfatta ett sammanhängande alleuropeiskt nät, ett stegvis mer integrerat luftrum, flygvägsförvaltning och system för flygledningstjänst, vilket bygger på säkerhet, effektivitet, kompatibilitet och teknisk modernisering till nytta för luftrumets användare, samt medborgare och miljö.
2. Tillämpningen av denna förordning ska inte påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och medlemsstaternas krav i fråga om allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor enligt artikel 44. Denna förordning omfattar inte militära operationer och militär träning. Samarbete med militära myndigheter ska säkerställas för att identifiera och åtgärda den potentiella påverkan som tillämpningen av denna förordning har på militär verksamhet.
3. Tillämpningen av denna förordning ska inte påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart. I detta sammanhang är det förordningens mål att inom de områden den täcker bistå medlemsstaterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser samt genom att säkerställa att konventionens bestämmelser vederbörligen beaktas i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

4. Denna förordning ska tillämpas på det luftrum inom Icao-regionen Europa där medlemsstaterna har ansvar för tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning på det luftrum för vilket de ansvarar inom andra Icao-regioner på villkor att de informerar kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *flygplatskontrolltjänst*: en flygkontrolltjänst (ATC) för flygplatstrafik.

2. *flygbriefingtjänst*: en tjänst som inrättats inom ett avgränsat täckningsområde och som ansvarar för tillhandahållandet av sådan information till luftfarten och sådana data som är nödvändiga för en säker, regelbunden och effektiv flygtrafik.

2a. *byrån*: Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, som inrättats genom förordning (EU) 2018/1139.

3. *leverantör av flygtrafiktjänster*: en offentlig eller privat enhet som tillhandahåller en eller flera flygtrafiktjänster för allmän flygtrafik.

4. *flygtrafiktjänster (ANS)*: flygtrafikledningstjänst, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS), inbegripet tjänster som förstärker signaler som sänds ut av satelliter i centrala konstellationer i globala system för satellitnavigering i flygtrafiksyfte, flygvädertjänst (MET), flygbriefingtjänster (AIS) och datatjänster för flygledningstjänst (ADS).

5. *flygkontrolltjänst*: en tjänst som tillhandahålls i syfte att

a) förebygga kollisioner

i) mellan luftfartyg,

ii) mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet,

b) påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.

6. *datatjänster för flygledningstjänst*: tjänster för att samla in, sammanställa och integrera operativa data från leverantörer av övervakningstjänster, från leverantörer av flygvädertjänst (MET) och flygbriefingtjänst (AIS) och nätverksfunktioner, och från andra relevanta enheter som genererar operativa data, och för att tillhandahålla behandlade data för flygkontroll- (ATC) och flygledningsändamål (ATM).

8. *flödesplanering (ATFM, Air Traffic Flow Management)*: en funktion som inrättats i syfte att bidra till ett säkert, välordnat och snabbt trafikflöde i luften, omfattande den fullständiga färdlinjen, genom att se till att flygkontrolltjänstens kapacitet utnyttjas i största möjliga utsträckning och att trafikvolymen är förenlig med de kapaciteter som uppgetts av de berörda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster.

9. *flygledningstjänst (ATM)*: den samling luftburna och markbaserade funktioner och tjänster (flygtrafikledningstjänst, lufrumsplanering och flödesplanering, inbegripet utformning av flygprocedurer) som krävs för att säkerställa säkra och effektiva rörelser för luftfartyg under alla faser av flygningen.

10. *flygtrafikledningstjänst*: olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster (områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst).

11. *lufrumsblock*: ett lufrum av definierad omfattning, i tid och rum, som består av en eller flera lufrumsstrukturer och inom vilket flygtrafiktjänster tillhandahålls.

12. *lufrumsplanering*: en planerings - och övervakningsfunktion som främst syftar till att optimera användningen av tillgängligt lufrum genom dynamisk tidsfördelning (time-sharing) och, ibland, separering av lufrummet mellan olika kategorier av lufrummets användare utifrån kortsiktiga behov.

13. *lufrumsstruktur*: en specifik lufrumsvolym som definieras i syfte att säkerställa säker och optimal drift av flygledningstjänst.

14. *lufttrummetts användare*: alla luftfartyg som opererar i enlighet med regler för allmän flygtrafik.
15. *alarmeringstjänst*: tjänst med uppgift att underrätta relevanta organisationer om luftfartyg som behöver eftersöknings- och räddningstjänst och bistå dessa organisationer utgående från situationens krav.
16. *inflygningskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för ankommande eller avgående kontrollerade flygningar.
17. *områdeskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar i kontrollområden.
18. *utgångsvärde*: ett värde som definieras i syfte att fastställa prestationsmål och som uppskattas på grundval av faktiska kostnader eller faktiska enhetskostnader under det år som föregår den relevanta referensperiodens början.
19. *benchmarkgrupp*: en grupp leverantörer av flygtrafikledningstjänster med liknande operativ och ekonomisk miljö.
20. *nedbrytningsvärde*: det värde som erhålls, för en viss leverantör av flygtrafikledningstjänster, genom nedbrytning av ett unionsomfattande prestationsmål till nivån för en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster, och som fungerar som en referens för bedömning av överensstämmelsen mellan det prestationsmål som anges i utkastet till prestationsplan och det unionstäckande prestationsmålet.
21. *certifikat*: ett certifikat enligt definitionen i artikel 3.12 i förordning (EU) 2018/1139.
22. *gemensam informationstjänst (CIS, Common Information Service)*: en tjänst som består av spridning av statiska och dynamiska data för att möjliggöra tillhandahållande av U-space-tjänster för trafikledning avseende obemannade luftfartyg.
23. *kommunikationstjänster*: fasta och rörliga luftfartstjänster som möjliggör kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft i syfte att utöva flygkontrolltjänst.
24. *komponenter*: materiella objekt, till exempel maskiner och apparater, och immateriella objekt, till exempel program, på vilka kompatibiliteten för det europeiska nätet för flygledningstjänst (EATMN) beror.

25. *kontrollområde*: kontrollerat luftrum som sträcker sig uppåt från en angiven gräns ovanför jordytan.

26. *gemensamt beslutsfattande*: en process där beslut fattas på grundval av samverkan och samråd med de relevanta myndigheterna i medlemsstaterna, operativa berörda parter och andra aktörer, beroende på vad som är lämpligt och med målet om att nå konsensus.

27. *gränsöverskridande tjänster*: flygtrafiktjänster som tillhandahålls i en medlemsstat av en tjänsteleverantör som har sin huvudsakliga verksamhetsort i en annan medlemsstat.

28. *deklaration*: när det gäller flygledningstjänst och flygtrafiktjänster, en deklaration enligt definitionen i artikel 3.10 i förordning (EU) 2018/1139.

30. *avgiftszon för undervägsavgifter*: luftrumsvolym som sträcker sig från marken upp till och med det övre luftrummet, där flygtrafiktjänster underväg tillhandahålls och för vilken en enhetlig kostnadsbas och en enhetlig enhetsavgift har fastställts.

31. *Eurocontrol*: Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, inrättad genom den internationella konventionen av den 13 december 1960 om samarbete för luftfartens säkerhet.

32. *det europeiska nätet för flygledningstjänst*: de system som avses i punkt 3.1 i bilaga VIII till förordning (EU) 2018/1139 och som möjliggör tillhandahållande av flygtrafiktjänster i unionen, inbegripet gränssnitt vid gränser till tredje land.

33. *europeisk generalplan för flygledningstjänsten*: den plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG¹⁵, i dess ändrade lydelse.

34. *flexibel användning av luftrummet*: ett system för luftrumsplanering, såsom det beskrivs av Icao, baserat på den grundläggande principen att luftrum inte bör betecknas som antingen rent civilt eller militärt luftrum, utan snarare betraktas som ett kontinuum i vilket alla användarkrav måste tillgodoses i största möjliga utsträckning.

¹⁵ EUT L 95, 9.4.2009, s. 41.

35. *flyginformationstjänst*: tjänst med uppgift att ge råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.

35b. *funktionellt luftrummblock*: ett luftrummblock som grundas på driftsmässiga krav och inrättas oavsett nationsgränser, där tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och tillhörande funktioner baseras på prestation och optimeras i syfte att inom varje funktionellt luftrummblock införa ett förbättrat samarbete mellan leverantörer av flygtrafiktjänster eller i förekommande fall en integrerad tjänsteleverantör.

35c. *utformning av flygprocedurer*: alla uppgifter som är relevanta för utformningen av en instrumentflygningsprocedur.

36. *allmän flygtrafik*: alla rörelser av civila luftfartyg, liksom alla rörelser av statsluftfartyg (inbegripet militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg) när dessa förflyttningar genomförs i överensstämmelse med Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao, inrättad genom Chicagokonvention) regler.

37. *kompatibilitet*: en uppsättning av funktionella, tekniska och operativa egenskaper som krävs av systemen och komponenterna i det europeiska nätverket för flygledningstjänst och av förfarandena för dess drift, i syfte att säkerställa en säker, sammanhängande och effektiv drift.

38. *flygvädertjänst (MET)*: de hjälpmedel och tjänster som tillhandahåller meteorologiska prognoser, varningar, briefing och observationer för flygnavigering, liksom all annan meteorologisk information och data som staterna tillhandahåller för användande inom luftfarten.

39. *nationell behörig myndighet*: organ enligt definitionen i artikel 3.34 i förordning (EU) 2018/1139.

40. *nationell tillsynsmyndighet*: det eller de nationella organ som av en medlemsstat anförtrotts uppgifter enligt denna förordning.

41. *navigationstjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med positionsbestämning och tidsanpassad information.

42. *nätverkskris*: ett tillstånd av oförmåga att tillhandahålla flygledningstjänst och/eller flygtrafiktjänster på erforderlig nivå som medför en avsevärd förlust av nätverkskapacitet, eller en stor obalans mellan nätverkskapaciteten och efterfrågan, eller ett större fel i informationsflödet eller integriteten inom en eller flera delar av nätverket till följd av en ovanlig eller oförutsedd situation.

43. *nätverksförvaltare*: den enhet som anförtrotts de uppgifter som är nödvändiga för att bidra till verkställandet av de nätverksfunktioner som avses i artikel 26, i enlighet med artikel 27.

43a. *operativ plan för nätverket (NOP)*: en plan inrättad genom en process för gemensamt beslutsfattande för att på operativ nivå genomföra nätverksfunktionernas mål och bidra till prestationsmålen.

43b. *strategisk plan för nätverket (NSP)*: en plan inrättad genom en process för gemensamt beslutsfattande för att vägleda nätverkets långsiktiga utveckling.

43c. *operationell flygtrafik*: alla flygningar som inte iakttar de föreskrifter som anges för allmän flygtrafik och för vilka regler och förfaranden har angivits av vederbörande nationella myndigheter.

44. *operativa data*: sådan information, avseende hela flygningen, som leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatsoperatörer och andra berörda aktörer behöver för operativa ändamål.

44a. *operativa berörda parter*: civila och militära användare av luftrummet, civila och militära leverantörer av flygtrafiktjänster samt flygplatsoperatörer.

45. *prestationsplan*: en plan som syftar till att förbättra flygtrafiktjänsternas och nätverksfunktionernas prestanda.

46. *ibruktagande*: den första operativa användningen efter den ursprungliga installationen eller en uppgradering av ett system.

47. *flygvägsnät*: ett nät av fastställda flygvägar för kanalisering av flödet av allmän trafik i den utsträckning detta krävs för tillhandahållande av flygkontrolltjänster.

48. *Sesars utformningsfas*: den fas som omfattar upprättande och uppdatering av den långsiktiga visionen för Sesar-projektet, det därmed sammanhängande driftskoncept som möjliggör förbättringar i varje fas av flygningen, de väsentliga operativa ändringar som krävs inom EATMN och de utvecklings- och genomförandeprioriteringar som krävs.
49. *Sesars installationsfas*: de successiva industrialiserings- och genomförandefaserna, under vilka följande verksamheter genomförs: dels standardisering, produktion och certifiering av markbaserad och luftburen utrustning och processer som krävs för att genomföra Sesar-lösningar (industrialisering), dels upphandling, installation och ibruktagande av utrustning och system som bygger på Sesar-lösningar, inklusive tillhörande operativa förfaranden (genomförande).
50. *Sesars utvecklingsfas*: den fas under vilken forsknings-, utvecklings- och valideringsverksamhet som syftar till att leverera mogna Sesar-lösningar genomförs.
51. *Sesar-projekt*: ett projekt för att modernisera flygledningstjänst i Europa, som syftar till att förse unionen med en högpresterande, standardiserad och driftskompatibel infrastruktur för flygledningstjänst, och som består av en innovationscykel som omfattar Sesars utformningsfas, Sesars utvecklingsfas och Sesars installationsfas.
52. *Sesar-lösning*: ett installerbart resultat från Sesars utvecklingsfas genom vilken man inför nya eller förbättrade standardiserade och driftskompatibla operativa förfaranden eller tekniska lösningar.
53. *övervakningstjänster*: de hjälpmedel och tjänster som används för att fastställa luftfartygs position i syfte att möjliggöra säker separering.
54. *system*: en samling luftburna och markbaserade komponenter liksom ryddbaserad utrustning, som ger stöd till flygtrafiktjänster under hela flygningen.
56. *terminalavgiftszon*: en flygplats eller en grupp av flygplatser, belägna inom en eller flera medlemsstaters territorium, där flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon tillhandahålls och för vilken en enhetlig kostnadsbas och en enhetlig enhetsavgift har fastställts.

57. *uppgradera*: varje ändring som innebär en förändring av ett systems operativa kännetecken.

Artikel 2a

Funktionella luftrumsblock

1. Medlemsstaterna får inrätta ett funktionellt luftrumsblock för att utveckla bättre samarbete och samordning i syfte att främja prestationen i nätet för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.3–5.5a i denna förordning får medlemsstaterna gemensamt utföra alla eller vissa av de skyldigheter som de har enligt artiklarna 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b och 17 i denna förordning och enligt de genomförandebestämmelser som antas på grundval därav när det gäller det funktionella luftrumsblocket.
2. Där så är relevant får samarbetet också inbegripa tredjeländer som deltar i funktionella luftrumsblock.
4. Funktionella luftrumsblock ska inrättas genom ett internationellt avtal som ingås mellan de berörda medlemsstaterna och, i tillämpliga fall, de berörda tredjeländer som ansvarar för någon del av det luftrum som omfattas av det funktionella luftrumsblocket. Avtalet och förteckningen över de skyldigheter som medlemsstaterna avser att genomföra gemensamt ska meddelas kommissionen.

KAPITEL II

NATIONELLA TILLSYNSMYNDIGHETER

Artikel 3

Utnämning, inrättande och krav avseende nationella tillsynsmyndigheter

1. Medlemsstaterna ska tillsammans eller var för sig, antingen utse eller inrätta ett eller flera organ som sin nationella tillsynsmyndighet som ska åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt denna förordning.
2. Den nationella tillsynsmyndigheten ska utöva sina befogenheter opartiskt och på ett oberoende och öppet sätt och dess organisation, personal, ledning och finansiering ska motsvara detta.
3. Den nationella tillsynsmyndigheten ska vara oberoende av alla leverantörer av flygtrafiktjänster vad gäller organisation, hierarki och beslutsfattande, särskilt genom att intressekonflikter med dessa tjänsteleverantörer undviks. Detta oberoende ska inte hindra myndigheten och tjänsteleverantörerna från att vara en del av samma ämbetsverk, offentliga enhet eller förvaltning.

4. Medlemsstaterna får inrätta myndigheter som är behöriga antingen för flera reglerade sektorer eller för flera regleringsområden inom transportsektorn, förutsatt att dessa integrerade tillsynsmyndigheter uppfyller de krav på oberoende som fastställs i denna artikel. Den nationella tillsynsmyndigheten får genom sin organisationsstruktur vara ansluten till andra offentliga myndigheter, särskilt den nationella konkurrensmyndighet som avses i artikel 11 i rådets förordning (EG) nr 1/2003¹⁶, den nationella behöriga myndigheten eller, i tillämpliga fall, till en nationell transportmyndighet, förutsatt att det gemensamma organ som upprättats för detta syfte uppfyller de krav på oberoende som fastställs i den här artikeln.

9. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla namn och adress vad gäller de nationella tillsynsmyndigheterna, ändringar i samband härmed samt de åtgärder som vidtagits för att följa bestämmelserna i denna artikel.

Artikel 4

De nationella tillsynsmyndigheternas uppgifter

1. Den nationella tillsynsmyndigheten ska utföra de uppgifter den tilldelats inom ramen för denna förordning och de genomförandeakter som antas på grundval därav, och i synnerhet följande uppgifter:

- (a) Kontrollera att tjänsteleverantörerna efterlever och uppfyller de nationella säkerhetskrav och försvarskrav som avses i artiklarna 7.1a b och 8.4 d.
- c) Bedöma och godkänna prissättningen för tillhandahållandet av CIS i enlighet med artikel 9.
- d) Utarbetandet av utkastet till prestationsplan, inbegripet fastställandet av kriterier för tilldelning av kostnader och fastställande av prestationsmål, övervakning av prestationer och sådana avgiftssystem som fastställs i, och begränsas till, artiklarna 10–13b, 17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23.

¹⁶ Rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 81 och 82 i fördraget (EGT L 1, 4.1.2003, s. 1).

- e) Övervaka tillämpningen av förordningen när det gäller insyn i räkenskaperna i enlighet med artikel 25, genomföra en revision eller kontroll och godkänna de finansiella uppgifter som avses i artikel 25.4.

3. Varje nationell tillsynsmyndighet ska i samarbete med den nationella behöriga myndigheten, i de fall där det är en annan enhet, genomföra erforderliga övervakningsverksamheter, inbegripet när så är lämpligt, inspektioner och revisioner för att identifiera möjlig bristande efterlevnad hos enheter som omfattas av dess tillsyn enligt denna förordning, av de krav som fastställs i denna förordning och de genomförandeakter som antagits på grundval därav. I fall av bristande efterlevnad ska de nationella tillsynsmyndigheterna besluta om och verkställa korrigerande åtgärder.

Leverantörerna av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörerna och de berörda CIS-leverantörerna ska rätta sig efter eventuella verkställighetsåtgärder som de nationella tillsynsmyndigheterna vidtar i detta sammanhang. I fråga om gränsöverskridande tjänster får den berörda medlemsstaten, eller dess nationella tillsynsmyndighet, begära att den medlemsstat där tjänsteleverantören är etablerad eller har sin huvudsakliga verksamhetsort, eller den nationella tillsynsmyndigheten i den medlemsstaten, bistår den berörda medlemsstaten för att lösa eventuella verkställighetsproblem. Båda medlemsstaterna, eller deras nationella tillsynsmyndigheter, ska sträva efter att samarbeta i detta syfte.

Artikel 5

Samarbete mellan nationella tillsynsmyndigheter

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska utbyta information när så är lämpligt, särskilt information om sitt arbete och sin beslutsprocess, sin bästa praxis och sina förfaranden, samt om tillämpningen av denna förordning. Därför får de nationella tillsynsmyndigheterna delta och samarbeta i ett nätverk som träffas regelbundet.
2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska samarbeta, särskilt när det gäller tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster och tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ett luftrum som faller under en annan medlemsstats ansvarsområde, genom arbetsöverenskommelser för att tillhandahålla ömsesidigt stöd i samband med dessa myndigheters övervaknings- och tillsynsuppgifter och hantering av utredningar och granskningar.

3. När det gäller tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ett luftrum som faller under två eller flera medlemsstaters ansvarsområde, särskilt när det gäller funktionella luftrumsblock, ska de berörda medlemsstaterna, när så är lämpligt, ingå en överenskommelse om den tillsyn som enligt denna förordning ska genomföras av dem eller deras myndigheter över berörda leverantörer av flygtrafiktjänster.

4. Vid tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ett luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvar ska de överenskommelser som avses i punkt 3 föreskriva ömsesidigt erkännande av varje medlemsstats eller deras myndighets fullgörande av de uppgifter som fastställs i den här förordningen och ömsesidigt erkännande av resultaten av fullgörandet av dessa uppgifter. De ska också ange vilken nationell tillsynsmyndighet som ska ansvara för de uppgifter som avses i artikel 4.1.

5. Om det är tillåtligt enligt nationell lagstiftning och med tanke på det regionala samarbetet, får nationella tillsynsmyndigheter också sluta överenskommelser om uppdelning av ansvaret för tillsynsuppgifter.

5a. Sådana överenskommelser som avses i denna artikel ska meddelas kommissionen.

KAPITEL III

TILLHANDAHÅLLANDE AV TJÄNSTER

Artikel 6

Tillhandahållande av tjänster av leverantörer av flygtrafiktjänster

2. Utan att det påverkar artiklarna 7, 7a och 8.4 i denna förordning ska en enhet som uppfyller kraven i artiklarna 40 och 41 i förordning (EU) 2018/1139 och i de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval därav ha rätt att tillhandahålla flygtrafiktjänster för luftrumets användare inom unionen på icke-diskriminerande villkor.

2a. Ifall en medlemsstat har beviljat en leverantör av flygtrafiktjänster ett undantag från kravet på innehav av ett certifikat i enlighet med artikel 41.6 i förordning (EU) 2018/1139 får den medlemsstaten, oberoende av punkt 2, tillåta den tjänsteleverantören att tillhandahålla flygtrafiktjänster i den del av luftrummet som den ansvarar för och för vilken detta undantag beviljades samt i enlighet med villkoren i den artikeln.

3. Oberoende av punkt 2 får medlemsstater tillåta tillhandahållande av flygtrafiktjänster som avses i artikel 2.3 c i förordning (EU) 2018/1139 i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för av militären utan certifiering och/eller tillämpning av hela eller delar av denna förordning. I sådana fall ska den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut. Tillhandahållandet av dessa tjänster ska ske i enlighet med de villkor som fastställs i artikel 2.5 i förordning (EU) 2018/1139.

Utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster

1. Medlemsstaterna ska se till att flygtrafikledningstjänster tillhandahålls med ensamrätt inom särskilda luftrumsblock avseende det luftrum som de ansvarar för. I detta syfte ska medlemsstaterna individuellt eller kollektivt utnämna en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster.

Medlemsstaterna ska ha handlingsfrihet att utnämna en eller flera leverantör(er) av flygtrafikledningstjänster, på villkor att leverantören/leverantörerna av flygtrafikledningstjänster uppfyller de krav som fastställs i denna artikel.

1a. Leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska uppfylla följande kumulativa villkor:

- a) De innehar ett certifikat i enlighet med artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 eller en giltig deklaration i enlighet med artikel 41.5 i förordning (EU) 2018/1139, såvida de inte är undantagna från certifieringskravet i enlighet med artikel 2.3 c i förordning (EU) 2018/1139.
- b) De ska uppfylla de nationella säkerhets- och försvarskraven.
- c) Deras huvudsakliga verksamhetsort är belägen på en medlemsstats territorium.
- d) Medlemsstater eller medborgare i medlemsstater äger mer än 50 % av tjänsteleverantören och utövar faktisk kontroll över denna, antingen direkt eller indirekt via ett eller flera mellanliggande företag, om inte annat föreskrivs i ett avtal med ett tredjeland i vilket unionen är part.

En medlemsstat får, genom undantag från leden c och d, utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som har sin huvudsakliga verksamhetsort i ett tredjeland och/eller inte uppfyller de villkor som fastställs i led d till att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster i en begränsad del av det luftrum som medlemsstaten ansvarar för om den delen av luftrummet gränsar till ett luftrum som detta tredjeland ansvarar för.

2. Utnämningen av leverantörer av flygtrafikledningstjänster får inte på något sätt villkoras av att dessa leverantörer

- a) ägs av den utnämmande medlemsstaten eller dess medborgare, antingen direkt eller genom majoritetsägande,
- b) bedriver sin huvudsakliga verksamhet eller har sitt säte i den utnämmande medlemsstaten,
- c) endast använder inrättningar i den utnämmande medlemsstaten om tillämpningen av sådana villkor innebär en omotiverad inskränkning av friheten att tillhandahålla tjänster eller etableringsfriheten.

3. Medlemsstaterna ska ange de rättigheter och skyldigheter som ska uppfyllas av de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som medlemsstaterna har utnämnt i enlighet med denna artikel.

4. Medlemsstaterna ska omedelbart underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om beslut som fattas i enlighet med denna artikel om utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster inom särskilda luftrumsblock i det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde.

Artikel 7a

Utnämning av leverantörer av flygvädertjänst

1. Medlemsstaterna får individuellt eller kollektivt utnämna en leverantör av flygvädertjänst med ensamrätt i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för, med beaktande av flygsäkerhetsöverväganden.
2. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och andra medlemsstater om alla beslut som fattas på grundval av denna artikel.

Artikel 7b

Förbindelser mellan leverantörer av flygtrafiktjänster

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster får använda sig av tjänster från andra tjänsteleverantörer som innehar ett certifikat i enlighet med artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 eller en giltig deklARATION i enlighet med artikel 41.5 i förordning (EU) 2018/1139, såvida de inte är undantagna från certifieringskravet i enlighet med artikel 2.3 c i förordning (EU) 2018/1139. Sådant samarbete ska i tillämpliga fall ske i enlighet med artikel 8.

För leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämnts i enlighet med artikel 7 och leverantörer av flygvädertjänst som utnämnts i enlighet med artikel 7a, ska sådant samarbete vara föremål för tillstånd från de berörda medlemsstaterna.

2. Vid tillämpning av punkt 1 ska leverantörer av flygtrafiktjänster formalisera sina arbetsrelationer med hjälp av skriftliga avtal eller likvärdiga juridiska överenskommelser i vilka varje leverantörs särskilda uppgifter, inbegripet ekonomiska uppgörelser i tillämpliga fall, och funktioner fastställs. Dessa avtal eller överenskommelser ska anmälas till den berörda nationella tillsynsmyndigheten eller berörda myndigheter.

För leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämnts i enlighet med artikel 7 och leverantörer av flygvädertjänst som utnämnts i enlighet med artikel 7a, ska villkoren för detta avtal vara föremål för godkännande av de berörda medlemsstaterna.

Artikel 8

Villkor avseende tillhandahållandet av CNS-, AIS-, ADS- och MET-tjänster samt tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster för inflygnings- och flygplatskontroll

1. Utan att det påverkar de rättigheter och skyldigheter som fastställts av den utnämmande medlemsstaten enligt artikel 7.3 får utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster besluta att upphandla CNS-, AIS- eller ADS- tjänster.

1a. Förutom i fall då medlemsstaterna har utnämnt en leverantör av flygvädertjänst i enlighet med artikel 7a får medlemsstaterna tillåta leverantörer av flygtrafikledningstjänster att upphandla flygvädertjänst.

1b. Medlemsstaterna får tillåta flygplatsoperatörer eller en grupp av flygplatsoperatörer att upphandla flygtrafikledningstjänster för flygplatskontroll och/eller flygtrafikledningstjänster för inflygningskontroll.

I sådana fall ska anbudsspecifikationerna, inbegripet kraven på tjänstekvalitet, vara föremål för medlemsstaternas godkännande. Medlemsstaterna ska utnämna den tjänsteleverantör som väljs ut som ett resultat av den upphandling som avses i denna punkt.

4. En leverantör av CNS-, AIS-, ADS- eller MET-tjänster eller flygtrafikledningstjänster för flygplatskontroll eller inflygningskontroll får väljas ut och i tillämpliga fall utnämnas, för att tillhandahålla tjänster i en medlemsstat endast som ett resultat av en upphandling i enlighet med punkterna 1, 1a eller 1b, under förutsättning att den uppfyller följande kumulativa villkor:

- a) Innehav av ett certifikat i enlighet med artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 eller en giltig deklaration i enlighet med artikel 41.5 i förordning (EU) 2018/1139, såvida den inte är undantagen från certifieringskraven i enlighet med artikel 2.3 c i förordning (EU) 2018/1139.
- b) Dess huvudsakliga verksamhetsort är belägen på en medlemsstats territorium.
- c) Medlemsstater eller medborgare i medlemsstater äger mer än 50 % av tjänsteleverantören och utövar den faktiska kontrollen över denna, antingen direkt eller indirekt via ett eller flera andra företag, om inte annat föreskrivs i ett avtal med ett tredjeland i vilket unionen är part.
- d) Tjänsteleverantören efterlever nationella säkerhetskrav och försvarskrav.

Genom undantag från leden b och c får en leverantör av globala satellittjänster som beviljats ett certifikat i enlighet med artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 för att tillhandahålla tjänster i unionen före antagandet av denna förordning väljas ut för att tillhandahålla sådana tjänster i unionen även om denna inte uppfyller de villkor som fastställts i leden b och c.

5. Artiklarna 13, 13a, 13b och 17 och genomförandereglerna för dessa artiklar antagna på grundval av artikel 18 ska inte tillämpas på flygvädertjänst som tillhandahålls av leverantörer av flygvädertjänst som valts ut eller på leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämnts till följd av ett upphandlingsförfarande som genomförts i enlighet med punkterna 1a och 1b. De berörda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska i övervakningssyfte överlämna relevanta data om flygtrafiktjänsters prestanda inom de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a och inom säkerhetsområdet till den nationella tillsynsmyndigheten och kommissionen.

Artikel 9

Tillhandahållande av gemensamma informationstjänster

1. Om CIS tillhandahålls ska de data som sprids ha den integritet och kvalitet som krävs för att möjliggöra ett säkert och tryggt tillhandahållande av tjänster för trafikledning avseende obemannade luftfartyg.

2. CIS-leverantören ska uppfylla följande kumulativa krav:

- a) De ska uppfylla de nationella säkerhets- och försvarskraven.
 - b) Deras huvudsakliga verksamhetsort är belägen på en medlemsstats territorium.
 - c) Medlemsstater eller medborgare i medlemsstater ska äga mer än 50 % av tjänsteleverantören och utöva faktisk kontroll över den, antingen direkt eller indirekt via ett eller flera mellanliggande företag, om inte annat föreskrivs i ett avtal med ett tredjeland i vilket unionen är part.
3. Kostnaderna på vilka priset för CIS är baserade ska redovisas i ett separat konto som är skilt från räkenskaperna för den berörda operatörens övriga verksamhet och ska vara tillgängliga för den berörda nationella tillsynsmyndigheten.

Om CIS tillhandahålls med ensamrätt ska medlemsstaterna föreskriva att priset för CIS ska baseras på de fasta och rörliga kostnaderna för tillhandahållandet av den berörda tjänsten och/eller inbegripa ett påslag som återspeglar en lämplig avvägning mellan risk och avkastning.

4. Det pris som fastställs av CIS-leverantören ska vara föremål för den berörda nationella tillsynsmyndighetens bedömning och godkännande. Priser för sådana tjänster ska offentliggöras.

5. Data som är nödvändiga för verksamhet med obemannade luftfartyg i U-space-luftrummet ska göras tillgängliga på icke-diskriminerande grund, utan att det påverkar nationell säkerhet, allmän ordning eller försvarspolitiska intressen av leverantörer av flygtrafiktjänster. CIS-leverantörer ska använda dessa data endast för operativa ändamål som gäller de tjänster de tillhandahåller.

Priserna för tillgång till sådana data ska baseras på de extra kostnader för att göra dessa data tillgängliga och kostnaden för att ta fram dessa data, ifall de senare kostnaderna inte omfattas av artikel 20 och såvida inte medlemsstaterna använder andra finansiella resurser för att täcka sådana kostnader.

Operativa data för allmän flygtrafik – tillgänglighet och tillträde

1. När det gäller allmän flygtrafik ska relevanta operativa data göras tillgängliga i realtid, på icke-diskriminerande grund och utan att det påverkar nationell säkerhet, allmän ordning eller försvarspolitiska intressen, av alla leverantörer av flygtrafiktjänster, lufttrumsanvändare, flygplatser och nätverksförvaltaren, även på gränsöverskridande basis och på unionsnivå. Sådan tillgänglighet ska gynna certifierade leverantörer av flygtrafiktjänster, militära enheter som ansvarar för säkerhets- och försvarsverksamhet, militära leverantörer av flygtrafiktjänster, lufttrumsanvändare och flygplatser samt nätverksförvaltare som avgett en deklaration. Uppgifterna ska användas endast för verksamhetsrelaterade ändamål.
3. Tillträde till relevanta operativa data som avses i punkt 1 ska beviljas gratis för myndigheterna med ansvar för säkerhet, allmän ordning och försvar samt till nationella tillsynsmyndigheter, nationella behöriga myndigheter, nätverksförvaltaren och byrån i enlighet med förordning (EU) 2018/1139.
4. I enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 ska kommissionen fastställa vilka specifika operativa data som denna artikel ska omfatta och fastställa de tekniska aspekterna av ett sådant tillhandahållande av data.

Artikel 9b

Organ för prestationsgranskning

1. I enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 får kommissionen, genom en genomförandeakt, utnämna ett oberoende och opartiskt organ för prestationsgranskning. Organet för prestationsgranskning ska inte ha någon tillsynsfunktion eller några beslutsbefogenheter. Dess roll ska begränsas till rådgivning och stöd till kommissionen och de nationella tillsynsmyndigheterna på begäran om i synnerhet insamling, undersökning, validering och spridning av relevanta data samt genomförandet av det prestationssystem som fastställs i artiklarna 10–18 och av det avgiftssystem som fastställs i artiklarna 19–23. Kommissionen och de nationella tillsynsmyndigheterna ska förbli ansvariga för genomförandet av sina uppgifter och skyldigheter enligt denna förordning. Kommissionen ska övervaka att organet för prestationsgranskning utför sina uppgifter korrekt.

2. Om kommissionen beslutar att utnämna ett organ för prestationsgranskning i enlighet med punkt 1 ska den, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3, anta utförliga regler vad gäller i synnerhet utnämningsperioden för organet för prestationsgranskning, sammansättningen av organet för prestationsgranskning, urvals- och utnämningsförfarandet samt mandatperioden för medlemmarna i organet för prestationsgranskning, inbegripet när så är relevant för ordföranden för organet för prestationsgranskning, arvodena, utgifterna och ersättningen för medlemmarna i organet för prestationsgranskning, uppgifterna för organet för prestationsgranskning i enlighet med och inom ramen för gränserna i denna förordning samt de specifika finansieringsvillkoren för verksamheten vid organet för prestationsgranskning.

Artikel 10

Prestationssystem

1. För att förbättra prestandan hos flygtrafiktjänster och nätverksförvaltning inom det gemensamma europeiska luftrummet ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksförvaltning tillämpas i enlighet med denna artikel och artiklarna 11–18.
2. Prestationssystemet ska genomföras under referensperioder, som ska vara minst tre år och högst fem år. Prestationssystemet ska omfatta följande:
 - a) Unionsomfattande prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet för varje referensperiod.
 - b) Prestationsplaner inklusive bindande prestationsmål och i tillämpliga fall stimulansåtgärder inom de nyckelprestationsområden som nämns i led a, för varje referensperiod.
 - c) Regelbunden granskning, övervakning och benchmarking av prestanda inom de nyckelprestationsområden som avses i led a och mot bakgrund av relevanta säkerhetsindikatorer som fastställs i samordning med byrån.
3. Det prestationssystem som avses i punkterna 1 och 2 ska baseras på följande:

- a) Insamling, validering, undersökning, utvärdering och spridning av relevanta uppgifter om prestanda hos flygtrafiktjänster och nätverksförvaltning från alla relevanta parter, bland dem leverantörer av flygtrafiktjänster, lufterummets användare, flygplatsoperatörer, nationella tillsynsmyndigheter, nationella behöriga myndigheter, och andra nationella myndigheter, byrån, nätverksförvaltaren och Eurocontrol.
- b) Viktiga prestationsindikatorer för fastställande av mål inom de nyckelprestationsområden som avses i punkt 2 a.
- c) Indikatorer för att övervaka prestationer inom de nyckelprestationsområden som avses i punkt 2 a och relevanta säkerhetsindikatorer i samordning med byrån.
- cc) En metod för beräkning av nedbrytningsvärden.
- d) Principer för inrättandet av prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster, och för nätverksförvaltningen, samt innehållet i sådana planer.
- e) Bedömningen av utkastet till prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster och nätverksförvaltning.
- f) Övervakning av prestationsplaner, inbegripet lämpliga varningsmekanismer för översyn av prestationsplaner och prestationsmål och för översyn av unionsomfattande prestationsmål under en referensperiod.
- g) Benchmarking av leverantörer av flygtrafiktjänster när så är relevant.
- h) Incitamentsystem, inbegripet både ekonomiska positiva och negativa incitament som är tillämpliga om en leverantör av flygtrafikledningstjänster överträffar eller inte uppfyller de relevanta bindande prestationsmålen för flygtrafiktjänster under referensperioden, såvida inte denna under- eller överprestation beror på skäl som står bortom kontroll för leverantören av flygtrafiktjänster.
- i) Riskdelningsmekanismer med avseende på trafik och kostnader.
- j) Tidsplaner för fastställande av mål, bedömning av prestationsplaner och prestationsmål, övervakning och benchmarking.

- 1) Mekanismer för att hantera oförutsebara och betydande händelser som har en väsentlig inverkan på genomförandet av prestations- och avgiftssystemen.
4. Vid fastställandet av prestationsmålen i prestationsplanerna, utarbetandet och bedömningen av utkast till prestationsplaner, inbegripet fördelningen av kostnader mellan avdelningar, och övervakningen och benchmarkingen av prestationer för flygtrafiktjänster och nätverksförvaltning ska hänsyn tas till inverkan av lokala förhållanden och faktorer som står bortom kontroll för leverantören av flygtrafikledningstjänster och nätverksförvaltaren.

Artikel 11

Fastställande av unionsomfattande prestationsmål

1. I enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 och med punkterna 2 och 3 i denna artikel ska kommissionen anta de unionsomfattande prestationsmålen för flygtrafiktjänster underväg inom de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a för varje referensperiod och fastställa längden på denna period. I samband med dessa unionstäckande prestationsmål får kommissionen fastställa kompletterande utgångsvärden, tröskelvärden för varning, nedbrytningsvärden och benchmarkgrupper, i syfte att möjliggöra bedömning och godkännande av utkast till prestationsplaner i enlighet med de kriterier som avses i artikel 13.3, 13.3a och i artikel 13a.
2. De unionsomfattande prestationsmål som avses i punkt 1 ska fastställas på grundval av följande grundläggande kriterier:
 - a) De ska gradvis sträva efter förbättringar med avseende på flygtrafiktjänsternas miljömässiga, operativa och ekonomiska prestanda.
 - b) De ska vara realistiska och möjliga att uppnå under den berörda referensperioden, vilket möjliggör ett effektivt, hållbart och resiliellt tillhandahållande av flygtrafiktjänster, samtidigt som de främjar en mer långsiktig teknisk utveckling.

c) De ska ta hänsyn till referensperiodens ekonomiska och operativa sammanhang, inbegripet trafikprognoser och operativa data samt de ömsesidiga kopplingarna mellan de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a och behovet av att uppfylla EU:s miljömål.

d) De ska ta hänsyn till de säkerhetsindikatorer som avses i artikel 10.2 c.

3. I syfte att förbereda sina beslut om unionsomfattande prestationsmål ska kommissionen samråda med och samla in alla nödvändiga synpunkter från nationella myndigheter, Eurocontrol och operativa berörda parter och får begära ett yttrande från organet för prestationsgranskning ifall ett organ för prestationsgranskning har utnämnts i enlighet med artikel 9b.

Artikel 13

Prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster

1. Medlemsstaterna ska, för varje referensperiod, individuellt eller kollektivt på funktionell luftrumsblocknivå anta ett utkast till prestationsplan, som utarbetats av den nationella tillsynsmyndigheten, med bidrag från andra nationella myndigheter om detta är relevant, och som i synnerhet är baserat på bidragen från den/de utnämnda leverantören/leverantörerna av flygtrafiktjänster för alla flygtrafiktjänster som den tjänsteleverantören tillhandahåller och, i tillämpliga fall, upphandlar från andra leverantörer.

Utkastet till prestationsplan ska antas efter det att unionsomfattande prestationsmål har fastställts och före inledningen av den berörda referensperioden.

1a. Före inledningen av varje referensperiod ska varje nationell tillsynsmyndighet fastställa kriterierna för fördelning av kostnader som är gemensamma för flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon mellan de två tjänstekategorierna, med beaktande av principen om kostnadssambanden. Den ska ta med denna information i utkastet till prestationsplan. Den nationella tillsynsmyndigheten ska säkerställa att kostnadsbaserna för avgifter uppfyller dessa kriterier och kraven i artikel 20.

1b. För varje referensperiod ska den nationella tillsynsmyndigheten fastställa och ta med i utkastet till prestationsplan, inom de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a, prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg, i överensstämmelse med de unionsomfattande prestationsmålen och prestationsmålen för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon. Dessa utkast till prestationsplaner ska ta hänsyn till den europeiska ATM-generalplanen och de ömsesidiga kopplingarna mellan de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a och behovet av att uppfylla EU:s relevanta säkerhetskrav och EU:s miljömål.

2. Det utkast till prestationsplan som avses i punkt 1 ska innehålla relevant information, särskilt trafikprognoser och operativa data, från Eurocontrol och nätverksförvaltaren eller lokala källor enligt vad som är lämpligt.

Vid utarbetandet av utkastet till prestationsplan ska den nationella tillsynsmyndigheten samråda med företrädare för luftrumets användare och, i förekommande fall, militära myndigheter, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare samt den nationella behöriga myndigheten om den nationella tillsynsmyndigheten och den nationella behöriga myndigheten är två olika enheter. Överensstämmelsen med förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav ska verifieras.

3. Överensstämmelse mellan prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg, som ska tas med i utkastet till prestationsplan, och unionstäckande prestationsmål ska fastställas med hänsyn till lokala förhållanden och ömsesidiga kopplingar mellan de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a och säkerhet samt i enlighet med samtliga eller delar av följande kriterier:

- a) Om nedbrytningsvärden har fastställts i samband med unionsomfattande prestationsmål, en jämförelse mellan prestationsmålen i utkastet till prestationsplan och dessa nedbrytningsvärden.
- b) Utvärdering av prestationsförbättringar över tid, för den referensperiod som omfattas av prestationsplanen, och dessutom för den totala period som omfattar både den föregående referensperioden och den referensperiod som omfattas av prestationsplanen.
- c) En jämförelse mellan den planerade prestationsnivån för den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänster inom den relevanta benchmarkgruppen.

Bedömningen av överensstämmelsen mellan prestationsmålen i nyckelprestationsområdet för kostnadseffektivitet ska inte inbegripa de kostnader som avses i artikel 20.3 b, d och e.

3a. Det antagna utkastet till prestationsplan ska dessutom uppfylla följande villkor:

a) Viktiga antaganden som används som en grund för fastställande av mål och åtgärder avsedda att uppnå målen under referensperioden, inbegripet utgångsvärden, trafikprognoser och ekonomiska antaganden, måste vara korrekta, adekvata och sammanhängande vid tidpunkten för utarbetande av prestationsplanen.

b) Det antagna utkastet till prestationsplan måste vara fullständigt i fråga om data och underlag.

c) Kostnadsbaser för avgifter måste vara förenliga med artikel 20.

3b. Det antagna utkastet till prestationsplaner ska offentliggöras utan att det påverkar känsliga uppgifters sekretess.

5. Det antagna utkastet till prestationsplaner ska lämnas in till kommissionen för bedömning och godkännande i enlighet med artikel 13a.

Artikel 13a

Bedömning av prestationsmålen och prestationsplanerna av kommissionen

1. Kommissionen ska bedöma prestationsmålen för flygtrafiktjänster under väg och det antagna utkastet till prestationsplaner som avses i artikel 13 i enlighet med de kriterier och villkor som anges i artikel 13.3 och 13.3a.

2. Om överensstämmelse mellan prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg och de unionsomfattande prestationsmålen inte kan fastställas på grundval av kriterierna i artikel 13.3 ska kommissionen bedöma huruvida avvikelserna från dessa kriterier kan motiveras av lokala förhållanden och/eller ömsesidiga kopplingar mellan de nyckelprestationsområden som avses i artikel 10.2 a, mot bakgrund av den information som lämnats i utkastet till prestationsplaner och flygsäkerhetsöverväganden. Om så är fallet ska prestationsmålen för flygtrafiktjänster under väg anses stämma överens med de unionsomfattande målen.

Kommissionen får tillåta en avvikelse för prestationsmålen för flygtrafiktjänster underväg från de unionsomfattande prestationsmålen när det gäller kostnadseffektivitet, eller nyckelprestationsområden för kapacitet om så krävs för att säkerställa överensstämmelse för dessa tjänster med de unionsomfattande prestationsmålen när det gäller nyckelprestationsområdet för miljö. Dessutom ska avvikelser tillåtas för att möjliggöra överensstämmelse med EU:s relevanta säkerhetskrav i förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav.

3. Om kommissionen finner att det antagna utkastet till prestationsplan uppfyller kriterierna och villkoren i artikel 13.3 och 13.3a jämförda med punkt 2 i denna artikel ska den godkänna det i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

4. Om kommissionen finner att det råder tvivel kring överensstämmelsen av utkastet till prestationsplan med kriterierna och villkoren i artikel 13.3 och 13.3a jämförda med punkt 2 i denna artikel ska den inleda en utförlig granskning av detta utkast till prestationsplan, och i samband med detta om så krävs begära ytterligare information från den berörda medlemsstaten.

5. Om kommissionen, efter att ha utfört denna utförliga granskning, finner att utkastet till prestationsplan uppfyller kriterierna och villkoren i artikel 13.3 och 13.3a jämförda med punkt 2 i denna artikel ska den godkänna det i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

Om kommissionen däremot finner att utkastet till prestationsplan inte är förenligt med dessa kriterier och villkor ska den anta ett beslut där korrigerande åtgärder fastställs som den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ska vidta, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

Den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de åtgärder som den eller de har vidtagit i enlighet med detta beslut och lämna information som påvisar att dessa åtgärder stämmer överens med detta beslut.

Om kommissionen finner att dessa åtgärder är tillräckliga för att säkerställa överensstämmelse med dess beslut ska den underrätta den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna om detta och godkänna utkastet till prestationsplan i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

Om kommissionen finner att dessa åtgärder inte är tillräckliga för att säkerställa överensstämmelse med beslutet ska den underrätta den berörda medlemsstaten och, när så är lämpligt, ingripa för att ta itu med den bristande överensstämmelsen, inbegripet genom de ingripanden som föreskrivs i artikel 258 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

6. Utkast till prestationsplaner som godkänts av kommissionen enligt denna artikel ska antas av de berörda medlemsstaterna som slutgiltiga planer och ska offentliggöras, utan att detta påverkar känsliga uppgifters sekretess.

Artikel 13b

Prestationsövervakning

1. Den nationella tillsynsmyndigheten ska, i samarbete med den nationella behöriga myndigheten om denna är en annan enhet, bedöma huruvida de flygtrafiktjänster som tillhandahålls i det luftrum som de ansvarar för uppfyller prestationsmålen i de prestationsplaner som godkänts i enlighet med artikel 13a, huruvida dessa planer har genomförts korrekt och huruvida den ska genomföra de positiva eller negativa incitament ur de system som avses i artikel 10.3 h.

2. Den nationella tillsynsmyndigheten ska regelbundet utfärda rapporter om övervakningen av prestanda för flygtrafiktjänster som tillhandahålls av de utnämnda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster, och offentliggöra resultaten av dessa bedömningar, utan att det påverkar känsliga uppgifters sekretess.

De utnämnda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska tillhandahålla den information och de data som krävs för sådan övervakning. Detta ska omfatta information och data avseende faktiska kostnader för de tillhandahållna tjänsterna och, i tillämpliga fall, utan att detta påverkar känsliga uppgifters sekretess, data avseende faktiska kostnader för tjänster som upphandlats från andra tjänsteleverantörer.

2a. Om prestationsmålen i prestationsplanerna inte uppnås eller prestationsplanen inte genomförs korrekt ska den nationella tillsynsmyndigheten bedöma huruvida detta beror på flygsäkerhetsöverväganden eller externa faktorer bortom kontroll för leverantören av flygtrafikledningstjänster. Mer specifikt ska den nationella tillsynsmyndigheten bedöma inverkan av eventuella negativa effekter av åtgärder som antagits för att förbättra nätverkets övergripande funktion på den faktiska prestationen hos leverantören av flygtrafikledningstjänster. Om den bristande prestationen inte kan motiveras av flygsäkerhetsöverväganden eller externa faktorer ska den nationella tillsynsmyndigheten kräva att korrigerande åtgärder ska vidtas av leverantören av flygtrafikledningstjänster.

2b. Ekonomiska positiva och negativa incitament bör ta hänsyn till försämringen av tjänsten och vara proportionell gentemot storleken på variationen mellan den uppnådda prestationen och prestationsmålen i prestationsplanerna.

Ekonomiska positiva och negativa incitament får endast användas om över- eller underprestationen kan hänföras till den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänster. Sådana negativa incitament ska inte utformas på så vis att de påverkar den ekonomiska bärkraften för denna leverantör av flygtrafikledningstjänster, och inte heller säkerheten för och kvaliteten på tillhandahållandet av tjänster.

3. Kommissionen ska göra regelbundna bedömningar om huruvida de unionsomfattande prestationsmålen överlag har uppfyllts och överlämna resultatet till den kommitté som avses i artikel 37.1.

Artikel 16

Prestationsplan för nätverket

1. Nätverksförvaltaren ska för varje referensperiod i enlighet med den process för gemensamt beslutsfattande som avses i artikel 27.7 utarbeta ett utkast till prestationsplan för nätverket.

Utkastet till prestationsplan för nätverket ska utarbetas efter det att unionsomfattande prestationsmål har fastställts och före inledningen av den berörda referensperioden. Den ska innehålla sådana prestationsmål inom nyckelprestationsområdena som avses i artikel 10.2 a.

2. Utkastet till prestationsplan för nätverket ska överlämnas till kommissionen för bedömning och antagande.

2a. Kommissionen ska bedöma utkastet till prestationsplan för nätverket på grundval av följande grundläggande kriterier:

a) Övervägande av prestationsförbättringar över tid, för den referensperiod som omfattas av prestationsplanen, och för den tidsram som omfattar både den föregående referensperioden och den referensperiod som omfattas av prestationsplanen samt för det bidrag som lämnas till de unionsomfattande prestationsmålen.

b) Fullständigheten och överensstämmelsen i utkastet till prestationsplan för nätverket när det gäller data och underlag, inbegripet de nyckelantaganden som tillämpas och trafikprognoser.

2b. Om kommissionen finner att utkastet till prestationsplan för nätverket är fullständigt och uppvisar tillfredsställande prestationsförbättringar ska den anta utkastet till prestationsplan för nätverket som en slutgiltig plan. I annat fall ska kommissionen begära att nätverksförvaltaren lämnar in ett reviderat utkast till prestationsplan för nätverket.

Artikel 17

Översyn av prestationsmål och prestationsplaner under en referensperiod

1. Om de unionsomfattande prestationsmålen under en referensperiod inte längre är tillräckliga, mot bakgrund av väsentligt ändrade omständigheter eller säkerhetsförhållanden, och om översynen av ett eller flera mål är nödvändig och proportionell, ska kommissionen se över dessa unionsomfattande prestationsmål. Artikel 11 ska tillämpas på ett sådant beslut.

Om prestationsmålen i de prestationsplaner som antagits i enlighet med artikel 13a.6 efter en sådan översyn inte längre överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen ska medlemsstaterna revidera dessa planer vad gäller de berörda prestationsmålen. Artiklarna 13 och 13a ska tillämpas vid revideringen av dessa planer. Det samråd som avses i artikel 13.2 får begränsas, när det gäller detta stycke, till de prestationsmål och delar av utkasten till prestationsplaner som påverkas direkt eller indirekt av revideringen.

Efter den revidering som avses i första stycket ska nätverksförvaltaren utarbeta ett nytt utkast till prestationsplan för nätverket. Artikel 16 ska tillämpas vid antagandet av en sådan ny plan.

2. Beslutet om de reviderade unionsomfattande prestationsmål som avses i punkt 1 ska inbegripa övergångsbestämmelser för perioden fram till dess att de reviderade slutgiltiga prestationsplanerna blir tillämpliga. Reviderade unionsomfattande mål och övergångsbestämmelser ska inte tillämpas retroaktivt.

2a. Vid en nätverkskris som förhindrar att tillförlitliga trafikprognoser görs, får de övergångsbestämmelser som nämns i punkt 2 inbegripa en stängning av prestationssystemet till dess att nya tillförlitliga prognoser blir tillgängliga. I sådana fall ska kommissionen fastställa de tillhörande villkoren, inbegripet nödvändiga anpassningar av de tillämpliga avgifterna, i det beslut som avses i punkt 1.

3. Medlemsstater får revidera ett eller flera prestationsmål under en referensperiod om tröskelvärdena för varning uppnås, eller om det visar sig att de ursprungliga data, antaganden och skäl som ligger till grund för prestationsmålen i betydande utsträckning och sedan en längre tid inte är korrekta på grund av omständigheter som inte kunde förutses när prestationsplanen antogs.

I sådana fall ska medlemsstaterna revidera prestationsplanerna med avseende på de berörda målen, i enlighet med förfarandena i artiklarna 13 och 13a. Det samråd som avses i artikel 13.2 får begränsas, när det gäller denna punkt, till de prestationsmål och delar av utkasten till prestationsplaner som påverkas direkt eller indirekt av revideringen.

Artikel 18

Genomförande av prestationssystemet

För genomförandet av prestationssystemet ska kommissionen genom genomförandeakter som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 anta detaljerade krav och förfaranden avseende artiklarna 10.3, 11, 13, 13a, 13b, 16 och 17, särskilt när det gäller utarbetandet, bedömningen, godkännandet och revideringen av prestationsplaner, fastställande av prestationsmål, övervakningen av prestanda, benchmarkingmetod, incitamentsystem, utfärdande av korrigerande åtgärder, samt tidtabeller för alla förfaranden.

Artikel 19

Principer för avgiftssystemet

1. Utan att det påverkar medlemsstaternas möjlighet att med offentliga medel finansiera tillhandahållandet av flygtrafiktjänster som omfattas av denna artikel, ska avgifter för flygtrafiktjänster fastställas, tillämpas och tas ut från lufrummets användare i enlighet med artikel 15 i Chicagokonventionen, den här artikeln, artiklarna 20–22 och de genomförandeakter som antas på grundval av artikel 23. Det avgiftssystem som inrättas i enlighet med den här artikeln samt artiklarna 20–22 ska överensstämma med det avgiftssystem för undervägsavgifter som inrättats av Eurocontrol, och särskilt Europols principer för fastställande av kostnadsbasen för undervägsavgifter och för beräkning av enhetsavgifter.
2. Avgifterna ska baseras på kostnaderna för leverantörer av flygtrafiktjänster som ådragits avseende tillhandahållande av tjänster och funktioner som gjorts tillgängliga för, eller till gagn för, lufrummets användare under fasta referensperioder enligt definitionen i artikel 10.2. Dessa kostnader får inbegripa en rimlig avkastning på tillgångar.
3. Avgifterna ska främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet, samtidigt som de minskar luftfartens miljöpåverkan.

5. Intäkter till en leverantör av flygtrafiktjänster från avgifter som tas ut från luftrummet användare i enlighet med denna artikel får inte användas för att finansiera tjänster som leverantörer av flygtrafiktjänster tillhandahåller på marknadsvillkor i enlighet med artikel 8 eller för att finansiera någon annan kommersiell verksamhet som den leverantören utför.

6. Finansiella data om fastställda och faktiska kostnader för utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska rapporteras till de nationella tillsynsmyndigheterna.

Artikel 20

Kostnadsbaser för avgifter

1. Kostnadsbaserna för avgifter för flygtrafiktjänster ska bestå av de fastställda kostnaderna, i enlighet med de prestationsplaner som antagits i enlighet med artikel 13a.6, avseende tillhandahållandet av dessa tjänster i den berörda avgiftszonen för undervägsavgifter och den berörda terminalavgiftszonen.

2. De fastställda kostnader som avses i punkt 1 ska inbegripa kostnaderna för relevanta anläggningar och tjänster, kostnad för kapital och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration och andra personalkostnader.

3. De fastställda kostnader som avses i punkt 1 ska även omfatta följande kostnader:

b) Kostnader relaterade till tillsynen av flygtrafiktjänster som de nationella tillsynsmyndigheterna, de behöriga nationella myndigheterna och andra nationella myndigheter ådrar sig, om medlemsstaten beslutar detta.

c) Kostnader som leverantörerna av flygtrafiktjänster ådrar sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, om medlemsstaten beslutar detta.

d) Kostnader som leverantörerna av flygtrafiktjänster ådrar sig när det gäller nätverksfunktioner, särskilt i samband med samarbetet med nätverksförvaltaren och andra funktioner i enlighet med artikel 2.9.

e) Kostnader som härrör från den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet av den 13 december 1960 i dess senaste lydelse, om medlemsstaten beslutar detta.

4. Fastställda kostnader ska inte omfatta kostnaderna för sanktioner som medlemsstaterna fastställer i enlighet med artikel 42.

5. Kostnader som hänför sig till både flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska fördelas i överensstämmelse med de kriterier som den nationella tillsynsmyndigheten fastställt i enlighet med artikel 13.1a. Korssubventionering mellan flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska inte tillåtas. Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster ska vara tillåten inom dessa två kategorier endast när detta motiveras av objektiva skäl, med förbehåll för en transparent identifiering i enlighet med artikel 25.3.

6. Utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska lämna närmare uppgifter om sin kostnadsbas till den nationella tillsynsmyndigheten och kommissionen. För detta ändamål ska kostnaderna delas upp genom åtskillnad mellan personalkostnader, andra driftskostnader än personalkostnader, avskrivningskostnader, kapitalkostnader, kostnader som avses i artikel 20.3 samt extraordinära kostnader.

Artikel 21

Avgiftszon och enhetsavgifter

1. Enhetsavgifter ska fastställas per kalenderår och för varje avgiftszon på grundval av de fastställda kostnaderna och de trafikprognoser som upprättats i prestationsplanerna samt tillämpliga justeringar till följd av tidigare år, och på grundval av andra intäkter.

1a. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 20.5 första stycket ska medlemsstaterna innan det att en referensperiod inleds fastställa avgiftszonerna för flygtrafiktjänster och fastställa vilka leverantörer av flygtrafikledningstjänster som omfattas av varje avgiftszon. Kommissionen ska genom en genomförandeakt som antagits i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 fastställa villkoren för hur medlemsstaterna får ändra eller inrätta en ny terminalavgiftszon under en referensperiod.

2. Enhetsavgifter ska fastställas av medlemsstaterna, och kommissionen ska kontrollera att de uppfyller kraven i artikel 19, artikel 20 och denna artikel. Om kommissionen konstaterar att en enhetsavgift inte uppfyller dessa krav ska enhetsavgiften ses över i enlighet därmed av den berörda medlemsstaten och ändras på lämpligt sätt.

Artikel 22

Fastställande av avgifter

1. Avgifter ska tas ut av lufrummets användare för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, på icke-diskriminerande villkor, med beaktande av den relativa produktionskapaciteten hos de olika berörda luftfartygstyperna. När avgifter tas ut från olika användare av lufrummet för användning av samma tjänst ska ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori.
2. Undervägsavgiften för flygtrafiktjänster för en viss flygning i en viss avgiftszon för undervägsavgifter ska beräknas på grundval av den enhetsavgift som fastställts för den avgiftszonen för undervägsavgifter och på grundval av undervägstjänstenheterna för den flygningen.
3. Terminalavgiften för flygtrafiktjänster för en viss flygning i en viss terminalavgiftszon ska beräknas på grundval av den enhetsavgift som fastställts för den terminalavgiftszonen och på grundval av terminaltjänstenheterna för den flygningen. För beräkningen av terminalavgiften ska inflygningen och avgången avseende en flygning räknas som en enda flygning.
4. Undantag från flygtrafikavgifter för vissa lufrumsanvändare eller flygningar, i synnerhet sådana som använder eller genomförs med lätta luftfartyg och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag täcks av andra resurser och inte läggs över på andra lufrumsanvändare.
5. Avgifter får anpassas för att uppmuntra leverantörer av flygtrafikledningstjänster och lufrummets användare att stödja förbättringar av miljöprestanda eller tjänstekvalitet, såsom utnyttjande av den mest bränsleeffektiva tillgängliga rutten, ökad användning av hållbara alternativa bränslen, ökad kapacitet, minskade förseningar och hållbar utveckling, samtidigt som en optimal säkerhetsnivå upprätthålls, särskilt för genomförandet av den europeiska ATM-generalplanen. Anpassningen ska bestå av ekonomiska fördelar eller nackdelar och ska vara inkomstneutral för leverantörer av flygtrafikledningstjänster.

5a. Kommissionen ska, i samråd med medlemsstaterna, uppmana leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och luftrumets användare att utföra en genomförbarhetsstudie om den påverkan som en anpassning av avgifterna skulle ha på flygtrafiken och aktörerna, inbegripet när det gäller flygbanor, kapacitet, flottans sammansättning och kostnaderna för luftrumets användare, samt på mekanismerna för att säkerställa intäktsneutralitet för leverantörer av flygtrafikledningstjänster. Studien ska även omfatta anpassningens bidrag till uppnåendet av de mål för det gemensamma europeiska luftrummet som avses i artikel 1.1 och i kommissionens meddelande om den europeiska gröna given, med beaktande av konkurrensaspekter, befintliga incitamentsystem och andra kända alternativ. På grundval av den studien får kommissionen anta riktlinjer som låter medlemsstaterna anpassa avgifterna på frivillig basis.

Artikel 23

Genomförande av avgiftssystemet

För genomförandet av avgiftssystemet ska kommissionen genom genomförandeakter som antagits i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 anta detaljerade krav och förfaranden med avseende på artiklarna 19, 20, 21 och 22, särskilt när det gäller kostnadsbaserna och de fastställda kostnaderna, fastställandet av enhetsavgifter och riskdelningsmekanismerna samt anpassningen av avgifter.

Artikel 24

Granskning av överensstämmelse med prestations- och avgiftssystemen

1. Kommissionen ska regelbundet granska hur medlemsstaterna, och särskilt de nationella tillsynsmyndigheterna, efterlever artiklarna 10–17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23. Kommissionen ska agera i samråd med organet för prestationsgranskning, om ett sådant organ har utsetts i enlighet med artikel 9b, och med nationella tillsynsmyndigheter.
2. Om kommissionen har indikationer på bristande efterlevnad av de föreskrifter som avses i punkt 1, får den inleda en utredning. Den ska slutföra utredningen inom fyra månader, efter att ha hört medlemsstaten och den berörda nationella tillsynsmyndigheten.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 41.1 ska kommissionen delge medlemsstaten och, vid behov, den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänster resultaten av utredningen, och den får avge ett yttrande om huruvida medlemsstaten har efterlevt artiklarna 10–17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23. Den ska anmäla detta yttrande till den berörda medlemsstaten.

Artikel 25

Insyn i räkenskaper hos leverantörer av flygtrafiktjänster

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska, oberoende av form för ägande eller rättslig struktur, årligen utforma och offentliggöra sina finansiella räkenskaper. Dessa räkenskaper ska överensstämma med de internationella redovisningsstandarder som antagits av unionen. Om det på grund av den rättsliga statusen för leverantören av flygtrafiktjänster inte är möjligt att uppnå full överensstämmelse med de internationella redovisningsstandarderna, ska leverantören i möjligaste mån uppfylla dessa krav. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska offentliggöra en årsredovisning och regelbundet underställas en oberoende revision av de räkenskaper som avses i denna punkt.
2. Nationella tillsynsmyndigheter ska ha rätt att få tillgång till räkenskaperna hos de leverantörer av flygtrafiktjänster som står under deras tillsyn. Medlemsstaterna får besluta att bevilja andra medlemsstaters nationella tillsynsmyndigheter tillgång till dessa räkenskaper.
3. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska, i sin interna bokföring, ha separata konton för varje flygtrafiktjänst på samma sätt som de skulle vara tvungna att göra om dessa tjänster utfördes av separata företag, i syfte att undvika diskriminering, korssubventionering och snedvridande av konkurrensen. En leverantör av flygtrafiktjänster ska också föra separata räkenskaper för varje verksamhet om
 - a) den tillhandahåller flygtrafiktjänster som upphandlats i enlighet med artikel 8.1 och flygtrafiktjänster som inte omfattas av den bestämmelsen,
 - b) den tillhandahåller flygtrafiktjänster och bedriver annan verksamhet, oavsett dess karaktär, inbegripet CIS,

c) den tillhandahåller flygtrafiktjänster i unionen och i tredjeländer.

De fastställda och faktiska kostnaderna som härrör från flygtrafiktjänster ska delas upp i kostnadskategorier i enlighet med artikel 20.6, och de ska offentliggöras, med förbehåll för skyddet av konfidentiell information.

4. De finansiella uppgifter om kostnader som rapporteras i enlighet med artikel 19.6 och annan information som är relevant för beräkningen av enhetsavgifter ska granskas eller verifieras av den nationella tillsynsmyndigheten eller en enhet som är oberoende av den berörda leverantören av flygtrafiktjänster och godkänd av den nationella tillsynsmyndigheten. Utan att det påverkar konfidentialiteten för känslig information ska slutsatserna från granskningen offentliggöras.

KAPITEL IV

NÄTVERKSFÖRVALTNING

Artikel 26

Nätverkets funktioner

1. Nätverket för flygledningstjänsten (ATM) ska genom sina uppgifter bidra till en hållbar och effektiv användning av luftrummet och av knappa resurser. De ska också säkerställa att luftrummet användare kan trafikera miljömässigt optimerade flygvägar och profiler samtidigt som rättvis och rimlig tillgång till luftrum och flygtrafiktjänster möjliggörs och överbelastning minimeras. Dessa uppgifter, förtecknade i punkt 2, ska stödja sammanhängande tillgång till flygtrafiktjänster för luftrummet användare samt uppnåendet av prestationsmålen, samtidigt som initiativ på regional och lokal nivå stöds, och baseras på operativa krav. De ska inte påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och deras ansvar i fråga om allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor.

1a. Utan att det påverkar i synnerhet artiklarna 44 och 46 i förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval därav, ska medlemsstaterna behålla fullständig och exklusiv befogenhet vad gäller utformningen och förvaltningen av sina luftrumsstrukturer och flygvägsnät. I detta avseende ska medlemsstaterna beakta miljöaspekter, flygtrafikbelastningar, säsongsvariationer och komplexitet i flygtrafiken och i prestationsplaner. Innan de fattar beslut om dessa aspekter ska de samråda med berörda luftrumsanvändare eller med grupper som företräder sådana luftrumsanvändare och militära myndigheter, beroende på vad som är lämpligt.

2. De nätverksfunktioner som avses i punkt 1 är följande:

- a) Utveckling av en luftrumsstruktur som erbjuder nödvändig säkerhet, kapacitet, flexibilitet, reaktionsförmåga, miljöprestanda och sammanhängande tillhandahållande av snabba flygtrafiktjänster, med vederbörlig hänsyn till behoven i fråga om säkerhet och försvar.
- b) ATFM.

c) Samordning av knappa resurser inom de frekvensband som används av den allmänna flygtrafiken, särskilt radiofrekvenser samt samordning av transponderkoder.

d) Belastningen i fråga om flygkontrolltjänstens kapacitet i nätverket i enlighet med åtagandena i NOP.

e) Hanteringen av en nätverkskris.

f) Tilldelning av ATFM-försening.

g) Planerings- och genomförandeåtgärder avseende utbyggnaden av infrastruktur i det europeiska ATM-nätet, i enlighet med den europeiska ATM-generalplanen.

3. Medlemsstaterna och alla relevanta operativa berörda parter ska utföra uppgifter i nätverket med stöd av nätverksförvaltaren, som ska utföra de uppgifter som anges i artikel 27.4.

4. De åtgärder som vidtas för genomförandet av de uppgifter som förtecknas i punkt 2 ska endast vara av rent operativ eller teknisk karaktär och får inte inbegripa fattandet av politiska beslut. De ska ta hänsyn till medlemsstaternas särdrag och förslag som etablerats på lokal nivå. De ska utföras i samarbete med civila och militära myndigheter, i synnerhet i enlighet med överenskomna rutiner för flexibel användning av luftrummet.

Artikel 27

Nätverksförvaltaren

1. För att uppnå de mål som avses i artikel 26.1 ska kommissionen, med stöd av byrån i enlighet med förordning (EU) 2018/1139, säkerställa att nätverksförvaltaren bidrar till verkställandet av de nätverksfunktioner som anges i artikel 26.2, i enlighet med den här artikeln. Kommissionen ska kontrollera att dess uppgifter utförs på ett korrekt vis av nätverksförvaltaren.

2. Kommissionen ska utse Eurocontrol eller ett annat opartiskt och behörigt organ att utföra nätverksförvaltarens uppgifter. Kommissionen ska för detta syfte anta en genomförandeakt i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3. Utnämningsbeslutet ska innehålla villkoren för utnämningen, inklusive finansieringen av nätverksförvaltaren, och precisera nätverksförvaltarens specifika uppgifter enligt, och inom ramen för vad som medges i, den här artikeln, artiklarna 16 och 26 och de relevanta genomförandeakter som antagits på grundval av artiklarna 18 och 27.8. Förteckningen över nätverksförvaltarens uppgifter ska åtföljas av en tydlig specifikation av de nödvändiga tjänsterna och prestandan, mot vilken nätverksförvaltarens insats ska utvärderas och, i tillämpliga fall, av lämpliga avtal som ska ingås mellan kommissionen och nätverksförvaltaren, till exempel servicenivåavtal.

3. Nätverksförvaltaren ska utföra sina uppgifter på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt och ska styras på lämpligt sätt och åtnjuta lämpligt oberoende. Om det behöriga organ som utnämnts till nätverksförvaltare också har reglerande uppgifter ska den organisatoriska åtskillnaden från sådana uppgifter säkerställas. Nätverksförvaltaren ska när uppgifterna utförs beakta behoven för hela nätverket för flygledningstjänsten, samtidigt som försvarsförmågan skyddas.

4. Nätverksförvaltaren ska utföra följande uppgifter till stöd för de nätverksfunktioner som anges i artikel 26.2:

a) Stöd till utvecklingen av en luftrumsstruktur som erbjuder nödvändig säkerhet, kapacitet, flexibilitet, reaktionsförmåga, miljöprestanda och sammanhängande tillhandahållande av snabba flygtrafiktjänster, med vederbörlig hänsyn till behoven i fråga om säkerhet och försvar.

b) Samordning av ATFM.

c) Samordning av knappa resurser inom de frekvensband som används av den allmänna flygtrafiken, särskilt radiofrekvenser samt samordning av transponderkoder.

d) Underlättande av delegering av tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster om detta godkänns av den berörda medlemsstaten, med beaktande av de nödvändiga avtalen för samordningen av allmän och operationell flygtrafik och behovet av att bibehålla tillräcklig samordning i de relevanta luftrumsstrukturerna.

da) Utarbetande av NSP och inrättande av NOP.

e) Samordning av och stöd till belastningen i fråga om flygkontrolltjänstens kapacitet i nätverket, i enlighet med åtaganden av operativa berörda parter enligt NOP.

f) Samordning och stöd i samband med hanteringen av en nätverkskris.

g) Stöd vid tilldelningen av ATFM-försening, inbegripet i den process för postoperativ justering som involverar leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatser och nationella myndigheter för att hantera frågor som rör mätning av ATFM-försening, klassificering och tilldelning.

h) Samordning och stöd i samband med planerings- och genomförandeåtgärder avseende utbyggnaden av infrastruktur i det europeiska ATM-nätet, i enlighet med den europeiska ATM-generalplanen, genom de operativa berörda parternas aktiva deltagande i förvaltningen och styrningen och med beaktande av operativa behov och tillhörande operativa förfaranden, i tillämpliga fall.

i) Övervakning av hur infrastrukturen i det europeiska ATM-nätet fungerar.

4a. Nätverksförvaltaren ska föreslå stödåtgärder i operativa frågor som syftar till säker och effektiv planering och drift av nätverket under normala förhållanden och nätverkskrisförhållanden och åtgärder som syftar till en kontinuerlig förbättring av driften av nätverket i det gemensamma europeiska luftrummet och nätverkets övergripande prestanda, särskilt när det gäller genomförandet av prestationssystemet. De åtgärder som vidtas av nätverksförvaltaren ska fullt ut integrera flygplatserna i nätverket.

5. Nätverksförvaltaren ska föreslå åtgärder utifall de prestationsmål som avses i artikel 10 inte på ett adekvat sätt återspeglas i den kapacitet som ska tillhandahållas av enskilda leverantörer av flygtrafikledningstjänster och som nätverksförvaltaren och dessa leverantörer av flygtrafikledningstjänster kommer överens om i NOP.

6. Nätverksförvaltaren ska, i samråd med de relevanta parterna, ge råd till kommissionen om utbyggnaden av infrastrukturen för ATM-nätet i enlighet med den europeiska ATM-generalplanen, särskilt för att identifiera de investeringar som krävs för nätverket.

7. Alla åtgärder som vidtas av nätverksförvaltaren när den utför sina uppgifter ska vidtas genom en process för gemensamt beslutsfattande. Parterna i processen för gemensamt beslutsfattande ska i största möjliga utsträckning agera för att förbättra nätverkets funktion och prestanda, särskilt när det gäller uppnåendet av de unionsomfattande målen inom nyckelprestationsområdet miljö, med beaktande av väsentliga säkerhetsintressen och regionala och lokala förhållanden.

7a. Den process för gemensamt beslutsfattande som avses i punkt 7 ska bygga på följande:

- a) Lämpliga och regelbundna samråd med operativa berörda parter, samordnare av ankomst- och avgångstider, medlemsstaterna och, där så är relevant, byrån och kommissionen.
- b) Detaljerade arbetsöverenskommelser som fastställs av nätverksförvaltaren tillsammans med särskilt de operativa berörda parterna och medlemsstaterna samt förfarandena för de insatser som fastställs av nätverksförvaltaren för att hantera planeringen och de operativa aspekterna av utförandet av nätverksfunktioner.

Det samråd som anges i led a och de detaljerade arbetsöverenskommelser som anges i led b ska ta hänsyn till särdragen och kraven för varje nätverksfunktion.

Processen för gemensamt beslutsfattande ska ha som mål att nå konsensus. I frågor som rör medlemsstaters överhöghet över sitt luftrum krävs den eller de berörda medlemsstaternas godkännande.

När en eller flera operativa berörda parter invänder mot åtgärder relaterade till utförandet av nätverksförvaltarens uppgifter ska frågan hänvisas till nätverksstyrelsen för lösning.

7b. En nätverksstyrelse ska inrättas genom de genomförandeakter som avses i punkt 8 i syfte att säkerställa lämplig styrning av utförandet av nätverksfunktionerna.

Det ska åligga nätverksstyrelsen att godkänna åtgärder som vidtas eller föreslås av nätverksförvaltaren under de förutsättningar som fastställs i den genomförandeakt som avses i punkt 8, att godkänna detaljerna för det samråd och de detaljerade arbetsöverenskommelser som anges i punkt 7a a och b, att godkänna NOP och godkänna NSP innan den godkänns av kommissionen tillsammans med medlemsstaterna, att övervaka genomförandet av nätverksfunktionerna och bidra med yttranden eller rekommendationer i specifika frågor.

Nätverksstyrelsen ska bestå av företrädare för de operativa berörda parterna, samordnare av ankomst- och avgångstider, företrädare för kommissionen, företrädare för nätverksförvaltaren och företrädare för Eurocontrol.

7c. Medlemsstaterna ska vara involverade fullt ut i beslut av strategisk betydelse.

8. Genom genomförandeakter som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 ska kommissionen fastställa närmare bestämmelser för genomförandet av artikel 26 och den här artikeln, i synnerhet för verkställandet av nätverksfunktionerna, inbegripet sådana som rör krishantering, för tillsättningen av nätverksförvaltaren, villkoren för denna tillsättning och nätverksförvaltarens detaljerade uppgifter när det gäller nätverksfunktionerna, för nätverksstyrelsens sammansättning, funktion, beslutsfattande och detaljerade uppgifter, inbegripet i samband med krishantering, för processen för gemensamt beslutsfattande, för de kriterier och faktorer som nätverksförvaltaren och nätverksstyrelsen måste ta hänsyn till när de utför de uppgifter som tilldelats dem samt för nätverkets styrningsmekanismer.

Artikel 28

Insyn i nätverksförvaltarens räkenskaper

1. Nätverksförvaltarens finansiella räkenskaper ska upprättas och offentliggöras årligen. Dessa räkenskaper ska överensstämma med de internationella redovisningsstandarder som antagits av unionen. Om det på grund av nätverksförvaltarens rättsliga status inte är möjligt att uppnå full överensstämmelse med de internationella redovisningsstandarderna, ska nätverksförvaltaren i möjligaste mån uppfylla dessa krav.
2. Nätverksförvaltaren ska offentliggöra en årsredovisning om sin verksamhet och regelbundet underställas en oberoende revision.

Artikel 30

Förhållandet till militära myndigheter

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

KAPITEL V

LUFTRUMMET, DRIFTSKOMPATIBILITET OCH TEKNISK INNOVATION

Artikel 32

Digital luftfartsinformation

Utan att det påverkar medlemsstaternas offentliggörande av luftfartsinformation och i överensstämmelse med det offentliggörandet ska nätverksförvaltaren, i samarbete med Eurocontrol, upprätta en unionsomfattande infrastruktur för luftfartsinformation för att främja tillgången till luftfartsinformation av hög kvalitet i digital form som presenteras på ett harmoniserat sätt och som uppfyller kraven hos alla relevanta användare i fråga om uppgifternas kvalitet och aktualitet. Den luftfartsinformation som på så sätt görs tillgänglig ska endast vara den information som uppfyller de grundläggande kraven i punkt 2.1 i bilaga VIII till förordning (EU) 2018/1139.

Artikel 32a

Trafikregler för luftfart och luftrumsklassificering

Kommissionen ska, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3

- a) anta relevanta bestämmelser med avseende på trafikregler för luftfart, baserad på Icaos standarder och rekommenderade förfaranden,
- b) anta relevanta bestämmelser för att säkerställa ett enhetligt genomförande av Icaos luftrumsklassificering med lämplig anpassning, i syfte att säkerställa ett sammanhängande tillhandahållande av säkra och effektiva flygtrafikledningstjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet.

Artikel 33

Flexibel användning av luftrummet

1. Med beaktande av den militära verksamhetens särdrag och natur i varje medlemsstat och hur de militära frågorna under deras ansvar är organiserade ska medlemsstaterna säkerställa tillämpningen inom det gemensamma europeiska luftrummet av konceptet för flexibel användning av luftrummet för att underlätta luftrumsplanering och flygledningstjänst i samband med den gemensamma transportpolitiken.
2. Medlemsstaterna ska årligen rapportera till kommissionen om tillämpningen av systemet med en flexibel användning av luftrummet med avseende på det luftrum som omfattas av deras ansvar i samband med den gemensamma transportpolitiken.
3. När enhetliga villkor behövs för tillämpningen av systemet med flexibel användning av luftrummet inom det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt mot bakgrund av de rapporter som lagts fram av medlemsstater, ska kommissionen inom ramen för vad som medges enligt den gemensamma transportpolitiken och utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar över sina luftrum, anta genomförandeakter i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.
4. Om tillämpningen av denna artikel ger upphov till betydande operativa svårigheter får medlemsstaterna tillfälligt upphäva en sådan tillämpning under förutsättning att de utan dröjsmål informerar kommissionen och de andra medlemsstaterna. Efter det att ett tillfälligt upphävande har införts får justeringar av de bestämmelser som antagits i enlighet med punkt 3 utarbetas för luftrummet för vilket den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ansvarar.

Artikel 34

Sesar-samordning

De enheter som har ansvar för uppgifter som fastställs i unionsrätten på områdena samordning av Sesars utformningsfas, Sesars utvecklingsfas och Sesars installationsfas, beroende på vad som är tillämpligt, ska säkerställa en effektiv samordning mellan dessa tre faser för att åstadkomma en smidig och snabb övergång mellan dem, med särskild inriktning på industrialiseringsfasen.

Alla berörda civila och militära intressenter ska involveras i så stor utsträckning som möjligt.

Kommissionen ska inrätta mekanismer för övervakning av hur effektiv Sesar-samordningen är.

Artikel 35

Gemensamma projekt

1. Kommissionen får inrätta gemensamma projekt, på grundval av behoven av synkronisering bland intressenterna, för att genomföra de väsentliga operativa förändringar som identifieras i den europeiska ATM-generalplanen och som har nått tillräcklig mognad för att möjliggöra driftskompatibel kapacitet i alla medlemsstater i syfte att förbättra prestandan hos det gemensamma europeiska luftrummet.
2. Kommissionen får också inrätta styrningsmekanismer för gemensamma projekt och deras genomförande. Alla berörda civila och militära intressenter ska involveras i dessa mekanismer i så stor utsträckning som möjligt och, när så är möjligt och lämpligt, ha en ledande roll.
3. Gemensamma projekt kan vara berättigade till unionsfinansiering inom ramen för den fleråriga budgetramen. Därför ska kommissionen, utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet att besluta om hur de ska använda sina ekonomiska resurser, genomföra en oberoende lönsamhetsanalys och lämpliga samråd med medlemsstaterna och berörda intressenter i enlighet med artikel 38, och undersöka prioriteringar och alla lämpliga finansieringsformer för att genomföra detta.
4. Kommissionen ska inrätta de gemensamma projekt och styrningsmekanismer som avses i punkterna 1 och 2 genom genomförandeakter som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

KAPITEL VI

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 37

Kommittéförfarande

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

Artikel 38

Konsultation med intressenter

1. Medlemsstaterna, de nationella tillsynsmyndigheterna, organet för prestationsgranskning, om ett sådant har utsetts enligt artikel 9b, och nätverksförvaltaren ska inrätta samrådsmekanismer för lämpligt samråd med intressenter när de utför sina uppgifter vid genomförandet av denna förordning.

2. Kommissionen ska inrätta en mekanism på unionsnivå för att samråda med relevanta intressenter i frågor som rör genomförandet av denna förordning. Den specifika branschvisa dialogkommitté som inrättades genom kommissionens beslut 98/500/EG ska delta i konsultationen. I fråga om punkt 3 e och när samråd krävs avseende militära aspekter ska kommissionen, utöver med medlemsstaterna, samråda med Europeiska försvarsbyrån och med nationella militära myndigheter.

3. Vid tillämpning av punkterna 1 och 2 ska samråd ske med åtminstone följande operativa och icke-operativa intressenter:

- a) leverantörer av flygtrafiktjänster eller grupper som företräder dem,
- b) nätverksförvaltaren,
- c) flygplatsoperatörer eller grupper som företräder dem,
- d) användare av luftrummet eller grupper som företräder dem,
- f) tillverkningsindustrin,
- g) representativa yrkesorganisationer,
- h) nationella myndigheter, inbegripet behöriga nationella militära myndigheter,
- i) samordnare av ankomst- och avgångstider,
- j) icke-statliga organisationer med ett intresse i luftfart eller flygledningstjänst.

Artikel 38a

Förhållandet till intressenter

Leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska inrätta samrådsmekanismer för att samråda med de relevanta luftrumsanvändarna, flygplatsoperatörerna och militära myndigheterna i alla viktiga frågor som rör tjänster som tillhandahålls, inbegripet relevanta ändringar av luftrumskonfigurationer, eller större investeringar som har en relevant inverkan på tillhandahållande av och/eller avgifter för flygledningstjänst och flygtrafiktjänster.

Artikel 39

Förbindelser med tredjeländer

Unionen och dess medlemsstater ska stödja och ha som mål att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta länder som inte är medlemmar av Europeiska unionen. I detta syfte ska de sträva efter att, inom ramen för avtal med angränsande tredjeländer, särskilt i Eurocontrolområdet eller i Icao-regionen Europa, utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta dessa länder. Dessutom ska de sträva efter att samarbeta med dessa länder, antingen inom ramen för avtal om gränsöverskridande tillhandahållande av tjänster med tredjeländer, om samarbete vad gäller flygledningstjänstens modernisering, om nätverksfunktioner eller inom ramen för avtalet mellan unionen och Eurocontrol om en allmän ram för ökat samarbete, och därigenom förstärka den ”alleuropeiska dimensionen” i ATM.

Denna artikel ska inte påverka medlemsstaters beslut om huruvida det gemensamma europeiska luftrummet ska utvidgas till deras utomeuropeiska länder och territorier eller självstyrande territorier i andra Icao-regioner.

Artikel 40

Stöd från andra organ

Kommissionen får begära stöd från andra organ för fullgörandet av sina uppgifter enligt denna förordning, inbegripet från Eurocontrol inom ramen för avtalet mellan unionen och Eurocontrol om en allmän ram för ökat samarbete.

Artikel 41

Sekretess

1. Varken de nationella tillsynsmyndigheterna, i enlighet med sin nationella lagstiftning, de nationella behöriga myndigheterna, kommissionen, organet för prestationsgranskning eller nätverksförvaltaren får röja förtrolig information, särskilt om informationen avser leverantörer av flygtrafiktjänster, deras affärsmässiga förhållanden eller deras kostnads- och intäktskomponenter.
2. Punkt 1 ska inte påverka de nationella tillsynsmyndigheternas eller kommissionens rätt att röja information när detta behövs för att de ska kunna uppfylla sina uppgifter. Ett sådant röjande ska i så fall vara proportionerligt och ta i beaktande de berättigade intressena för leverantörer av flygtrafiktjänster, lufttrummetts användare, flygplatser eller andra relevanta berörda parter när det gäller skyddet av deras kommersiellt känsliga uppgifter.
3. Information och data som görs tillgänglig enligt artiklarna 13.3b, 13a.6, 13b.2, 25.3 och 25.4 eller som rapporteras enligt artikel 19.6, i synnerhet vad gäller fastställda kostnader och faktiska kostnader med avseende på utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster, ska offentliggöras, med förbehåll för skydd av en fysisk eller juridisk persons kommersiella intressen, inbegripet immateriella rättigheter, såvida det inte föreligger ett övervägande allmänintresse av offentliggörande.

Artikel 42

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner som ska vara tillämpliga på i första hand luftföretagsanvändares, flygplatsoperatörers och leverantörers av flygtrafiktjänst överträdelser av denna förordning och av de genomförandeakter som antagits på grundval därav, och ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 43

Utvärdering

1. Kommissionen ska, fem till åtta år efter förordningens ikraftträdande, göra en utvärdering för att bedöma de rättsliga, sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av denna förordning, liksom dess mervärde, både på nationell och europeisk nivå. Kommissionen får när så är motiverat i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna, inbegripet militära myndigheter, som är relevanta för tillämpningen av denna förordning.
2. Kommissionen ska lägga fram sina slutsatser för Europaparlamentet och rådet. Slutsatserna från utvärderingen ska offentliggöras.

Artikel 44

Garantier

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

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

Artikel 45

Upphävande

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

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

Artikel 46

Ikraftträdande och tillämpning

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

2. Artiklarna 3.3 och 25.3 ska tillämpas från och med den [*Publikationsbyrån: Ange datum – 72 månader efter ikraftträdandet av denna förordning*].

Artiklarna 10–24 ska tillämpas från och med ett år efter antagandet. Artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 och artikel 15 i förordning (EG) nr 550/2004, och de genomförandeakter som antagits på grundval därav, ska dock fortsätta att gälla för genomförandet av prestations- och avgiftssystemen för den tredje referensperioden. Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/709, som antogs den 6 maj 2019, ska fortsätta att gälla fram till slutet av den fjärde referensperioden.

Artiklarna 27.4 och 32 ska tillämpas på nätverksförvaltaren från och med den dag då ett tillsättningsbeslut, som antagits i enlighet med artikel 27.2, blir tillämpligt.

Artikel 42 ska tillämpas från och med den [*Publikationsbyrån: för in datum för denna förordnings ikraftträdande*]. Åtgärder som antas av medlemsstaterna enligt den artikeln ska tillämpas från och med

- den [*Publikationsbyrån: för in datum – 72 månader efter denna förordnings ikraftträdande*] vad gäller överträdelser av artiklarna 3.3 och 25.3,

- ett år efter antagandet av denna förordning vad gäller överträdelser av artiklarna 10–24.

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA II

Upphävda förordningar och ändringar av dessa

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1)	
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10)	
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20)	
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 34)	Endast artiklarna 1, 2 och 3

BILAGA III

JÄMFÖRELSETABELL

Förordning 549/2004	Förordning 550/2004	Förordning 551/2004	Denna förordning
Artikel 1.1–1.3			Artikel 1.1–1.3
Artikel 1.4			-
-			Artikel 1.4
Artikel 2.1 a och b			Artikel 2.5 a och b
Artikel 2.2			Artikel 2.1
Artikel 2.3			Artikel 2.2
-			Artikel 2.2a
Artikel 2.4			Artikel 2.4
-			Artikel 2.6
Artikel 2.5			Artikel 2.3
Artikel 2.6			Artikel 2.11
Artikel 2.7			Artikel 2.12
-			Artikel 2.13
Artikel 2.8			Artikel 2.14
Artikel 2.9			Artikel 2.8
Artikel 2.10			Artikel 2.9
Artikel 2.11			Artikel 2.10

Artikel 2.12			Artikel 2.17
-			Artikel 2.18–2.20
Artikel 2.13			Artikel 2.16
Artikel 2.13a			Artikel 2.33
Artikel 2.14			-
-			Artikel 2.21
-			Artikel 2.22
Artikel 2.16			Artikel 2.23
Artikel 2.17			Artikel 2.32
Artikel 2.18			-
Artikel 2.19			Artikel 2.24
-			Artikel 2.25 och 2.26
Artikel 2.20			Artikel 2.31
Artikel 2.22			Artikel 2.34
Artikel 2.23			-
Artikel 2.23a			Artikel 2.35
-			Artikel 2.35b och 2.35c
Artikel 2.23b			Artikel 2.15
Artikel 2.24 och 2.25			-
Artikel 2.26			Artikel 2.36

Artikel 2.27			-
Artikel 2.28			Artikel 2.37
Artikel 2.29			Artikel 2.38
-			Artikel 2.39 och 2.40
Artikel 2.30			Artikel 2.41
-			Artikel 2.42 och 2.43
-			Artikel 2.43a–2.43c
Artikel 2.31			Artikel 2.44
-			Artikel 2.44a
-			Artikel 2.45
Artikel 2.32			-
Artikel 2.33			Artikel 2.46
Artikel 2.34			Artikel 2.47
-			Artikel 2.48–2.52
Artikel 2.35 och 2.36			-
Artikel 2.38			Artikel 2.53
Artikel 2.39			Artikel 2.54
-			Artikel 2.56

Artikel 2.40			Artikel 2.57
Artikel 2.41			Artikel 2.27
-			Artikel 2.28–2.30
			Artikel 2a
Artikel 3			-
Artikel 4.1			Artikel 3.1
Artikel 4.2			Artikel 3.3
-			Artikel 3.4
Artikel 4.3			Artikel 3.2
Artikel 4.4			
-			
Artikel 4.5			Artikel 3.9
-			Artiklarna 4–9
Artikel 5.1			Artikel 37.1
Artikel 5.2			
Artikel 5.3			Artikel 37.3
-			Artikel 37.4
Artikel 5.4 och 5.5 och artikel 6			-
Artikel 7			Artikel 39
Artikel 8.1			Artikel 40

Artikel 8.2			-
-			Artikel 41
Artikel 9			Artikel 42
Artikel 10.1			Artikel 38.1
Artikel 10.2			Artikel 38.2
Artikel 10.3			Artikel 38.3
-			Artikel 38a
Artikel 11.1 första meningen och artikel 11.3 d första och tredje meningarna			Artikel 10.1
Artikel 11.1 a–c			Artikel 10.2
Artikel 11.2			-
Artikel 11.3 a			Artikel 11
Artikel 11.3 b och c			Artiklarna 13.1, 13.3, 13.3a och 13.3b
-			13.1a och 13.1b
11.3 b			13.2
Artikel 11.3 c första stycket			13.5

Artikel 11.3 c första stycket			Artikel 13a.1
-			13a.2
Artikel 11.3 a			13a.3
Artikel 11.3 c andra till fjärde styckena			Artikel 13a.4 och 13a.5
-			13a.6
Artikel 11.3 d andra meningen			Artikel 13b.2
-			Artikel 13b.1 och 13.2a
Artikel 11.3 e			Artikel 13b.3
-			Artiklarna 16 och 17
Artikel 11.4 a			Artikel 10.3 a
-			Artikel 10.3 b–d
Artikel 11.4 b och c			-
Artikel 11.4 d			Artikel 10.3 e
Artikel 11.4 e			Artikel 10.3 f
-			Artikel 10.3 g–k

Artikel 11.4 andra stycket			Artikel 18
Artikel 11.5			-
Artikel 11.6			Artikel 18
-			Artiklarna 19–35
Artikel 12.1 och 12.2 fram till ”i artikel 3”			Artikel 43.1
Artikel 12.2, den del av första meningen som inleds med ”och rapportera detta till Europaparlamentet”			Artikel 43.2
Artikel 12.3 och 12.4			-
Artikel 13			Artikel 44
-			Artikel 45
Artikel 13a			-
Artikel 14			Artikel 46
	Artikel 1		Artikel 1.1
	-		Artikel 1.2–1.4
	-		Artiklarna 2 och 3
	Artikel 2.1		Artikel 4.1
	-		

	Artikel 2.2		Artikel 4.3
	-		Artikel 5.1
	Artikel 2.3		Artikel 5.3
	Artikel 2.4		Artikel 5.2
	Artikel 2.5		Artikel 5.4
	Artikel 2.6		Artikel 5.5
	-		Artikel 5.5a
	Artiklarna 3–6		-
	Artikel 7		Artikel 7.1a led a
	Artikel 7.2		Artikel 7.1a led c
	Artikel 7.3 första meningen		-
	Artikel 7.3 andra och tredje meningarna		-
	Artikel 7.4		
			Artikel 6.2a och 6.3
	Artikel 7.5 och 7.6		-
	Artikel 7.7		Artikel 6.1 andra stycket och artikel 6.4 och 6.5
	Artikel 7.8 och 7.9		-
	-		Artikel 6.6

	Artikel 8.1		Artikel 7.1
	-		Artikel 7.1 b och 7.1 andra stycket c och d
	Artikel 8.2		Artikel 7.2
			Artikel 7.2 sista meningen
	Artikel 8.3		Artikel 7.3
	Artikel 8.4 och 8.5		-
	Artikel 8.6		Artikel 7.4
	Artikel 9		Artikel 7a
	Artikel 9a		Artikel 2a
	Artikel 9b		-
	Artikel 10		Artikel 7b
	-		Artiklarna 9b–18
	Artikel 11		Artikel 30
	Artikel 12.1		Artikel 25.1
	Artikel 12.2		Artikel 25.1
	Artikel 12.3		Artikel 25.3
	-		Artikel 25.4
	Artikel 12.4		Artikel 25.2
	-		Artiklarna 26–28

	Artikel 12.5		-
	Artikel 13.1		Artikel 9a.1
	-		
	Artikel 13.2		Artikel 9a.3
	Artikel 13.3		Artikel 9a.4
	-		Artiklarna 32a–34
	Artikel 14		Artikel 19.1
	Artikel 15.1		Artikel 19.2
	Artikel 15.3 f		Artikel 19.3
	-		Artikel 19.5
	Artikel 15.2 a		Artikel 20.1 och 20.2
	Artikel 15.2 b första meningen		Artikel 20.2
	Artikel 15.2 b andra meningen		Artikel 20.3
	Artikel 15.2 b tredje meningen		Artikel 20.4
	Artikel 15.2 c		-
	Artikel 15.2 d		Artikel 20.6

	Artikel 15.2 e		Artikel 20.5
	Artikel 15.2 f		Artiklarna 19.6 och 23
	Artikel 15.3 a		Artikel 22.1
	-		Artikel 22.2, 22.3 och 22.5a
	Artikel 15.3 b		Artikel 22.4
	Artikel 15.3 c		Artikel 21.1
	-		Artikel 21.1a och 21.2
	Artikel 15.3 d		Artikel 19.2
	Artikel 15.3 e		Artiklarna 20.2 och
			22.1
	Artikel 15.3 f		Artikel 22.5
	Artikel 15.4		Artikel 23
	Artikel 15a.1 och 15a.3 första meningen		Artikel 35.1 och 35.4
	Artikel 15a.2		Artikel 35.2 och 35.4
	Artikel 15a.3 andra till fjärde meningarna		Artikel 35.3
	-		Artiklarna 37–40
	Artikel 15a.3 femte meningen		-

	Artikel 16.1		Artikel 24.1
	Artikel 16.2		Artikel 24.2 och 24.3
	Artikel 16.3		Artikel 24.3
	Artikel 17		-
	Artikel 18.1		Artikel 41.1
	Artikel 18.2		Artikel 41.2
	Artikel 18.3		Artikel 41.3
	-		Artiklarna 42–45
	Artikel 19		Artikel 46
	Bilaga I		-
	Bilaga II		-
		Artikel 1.1	Artikel 1.1
		Artikel 1.2	Artikel 1.1
		-	Artikel 1.2 och 1.3
		Artikel 1.3	Artikel 1.4
		-	Artikel 1.5 och 1.6 och artiklarna 2–25
		Artiklarna 1.4 och 3	-
		Artikel 3a	Artikel 32
		Artiklarna 4 och 5	-
		Artikel 6.1	Artikel 26.1
			Artikel 26.1a

		Artikel 6.2 första stycket	Artikel 26.2
		-	Artikel 26.3
		Artikel 6.2 andra stycket	Artikel 26.4
		-	Artikel 27.1
		Artikel 6.2 tredje stycket första meningen	Artikel 27.2
		Artikel 6.2 tredje stycket andra och tredje meningarna	Artikel 27.3
		-	Artikel 27.4–27.7c
		Artikel 6.3	-
		Artikel 6.4	Artikel 27.8
		Artikel 6.5	Artikel 26.1a
		Artikel 6.6	Artikel 26.2 b

		Artikel 6.7–6.9	Artikel 27.8
		-	Artiklarna 28 och 30
		Artikel 7.1	Artikel 33.1
		Artikel 7.2	Artikel 33.2
		Artikel 7.3	Artikel 33.3
			Artikel 33.4
		-	Artiklarna 34–45
		Artiklarna 8 och 10	-
