



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING
om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet
(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2020) 187 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Initiativet om ett gemensamt europeiskt luftrum (SES, *Single European Sky*) ska förbättra den övergripande effektiviteten i organisationen och förvaltningen av det europeiska luftrummet genom att reformera den bransch som tillhandahåller flygtrafiktjänster (ANS, *Air Navigation Services*). Initiativet har lett till två omfattande lagstiftningspaket – ”SES I” och ”SES II” – och består av fyra förordningar¹.

Erfarenheterna från SES I sedan 2004 och SES II sedan 2009 har visat att principerna och den allmänna inriktningen för det gemensamma europeiska luftrummet är välgrundade och att de bör upprätthållas. Trots denna lagstiftning är kostnaderna för flygledningstjänsten (ATM, *Air Traffic Management*) fortfarande höga, och allt för många förseningar som inverkar negativt på miljön kvarstår. Denna situation beror på begränsad kapacitet och ineffektivitet i flygledningstjänsten som medför överbelastning, även under normala förhållanden. Det är tydligt att de mål som fastställdes när det gemensamma europeiska luftrummet först inrättades inte uppnåddes fullt ut inom den förväntade tidsramen.

Syftet med det föreliggande ändrade förslaget är därför inte bara att åtgärda den bristande effektivitet i flygledningstjänsten som i nuläget inverkar negativt på miljön, utan också att stärka andra användbara aspekter på flygledningstjänsten, såsom mer flexibla datatjänster och incitament, som kan leda till konkreta förbättringar och bidra till att ytterligare minska luftfartens miljöavtryck.

Det ursprungliga förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning) (ofta benämnt med förkortningen SES2+) antogs av kommissionen den 11 juni 2013. Avsikten var att påskynda genomförandet av reformen av flygtrafiktjänster utan att avvika från de ursprungliga målen och principerna.

Sedan förslaget antogs, och även mer generellt under det senaste årtiondet, har luftfartssektorn utvecklats ytterligare, med tekniska framsteg och en övergripande stadig trafiktillväxt fram till början av 2020. Det har skett en kraftig minskning av trafiken till följd av covid-19-pandemin, vilket har visat att det gemensamma europeiska luftrummet strukturellt sett saknar resiliens eftersom tillhandahållandet av tjänster knappast kan anpassas till trafikutvecklingen. Det politiska perspektivet också utvecklats. Parisavtalet har antagits och innebär att luftfarten

¹ Förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”), förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om tillhandahållande av tjänster”), förordning (EG) nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om luftrummet”) och förordning (EG) nr 552/2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (”förordning om driftskompatibilitet”).

Det paket som består av dessa förordningar i deras ursprungliga versioner kallas ”SES I”. Samtliga fyra förordningar ändrades genom förordning (EG) nr 1070/2009, den så kallade ”SES II”.

Förordning (EG) nr 552/2004 har sedan upphävts, med förbehåll för en övergångsperiod för vissa bestämmelser, genom förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet.

måste bidra till minskade koldioxidutsläpp (mot bakgrund av en fortsatt snabb ökning av utsläppen så långt). I december 2019 antog kommissionen sitt meddelande om den europeiska gröna given med målet att uppnå koldioxidneutralitet och en minskning med 90 % av utsläppen från transporter fram till 2050. Lagstiftningsförslaget SES2+ bör uppdateras för att återspegla dessa ändringar.

För att göra det möjligt för sektorn att bättre utnyttja sin ekonomiska potential samtidigt som den verkar på ett mer hållbart sätt är det nödvändigt att föreskriva en översyn som säkerställer ett mer flexibelt tillhandahållande av flygtrafiktjänster, anpassat till dagens och framtidens praktiska förhållanden. De föreslagna reglerna bör göra det möjligt att snabbt och effektivt anpassa kapaciteten till ökad eller minskad efterfrågan eller till varierande geografiska behov. Detta skulle också bidra till målen för den europeiska gröna given och mer konkret till minskningen av koldioxidutsläppen inom luftfartssektorn, vilket är av avgörande betydelse. Den minskning av dessa utsläpp som krävs förutsätter en rad olika åtgärder, av vilka många kommer att få effekt först på längre sikt. En snabb översyn av systemet för ett gemensamt europeiskt luftrum, och tillämpning av de nya regler som följer av detta, kan dock leda till de första konkreta koldioxidminskningarna redan från början av 2025.

Förutom behovet av en övergripande översyn är de särskilda skälen till att ändra SES2+-förslaget bland annat följande:

- Texten behöver förenklas och anpassas till relevant unionslagstiftning som har trätt i kraft sedan förhandlingarna strandade om det ursprungliga SES2+-förslaget från 2013².
- Vissa definitioner och regler behöver anpassas så att de återspeglar synpunkter från berörda parter och gjorda erfarenheter, samt relevanta slutsatser från rapporter och studier under senare tid³.
- Det förefaller lämpligt att ta hänsyn till rekommendationerna i expertgruppens rapport om framtiden för det gemensamma europeiska luftrummet⁴.
- Detsamma gäller rekommendationerna från Europaparlamentets pilotprojekt om den framtida arkitekturen för det europeiska luftrummet och från revisionsrättens rapporter.
- Det är också viktigt att återspegla den senaste tekniska utvecklingen inom luftfartssektorn och de åtaganden som uttrycks i den europeiska gröna given om att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn.

Trots ett antal ändringar har detta ändrade förslag samma mål som 2013 års SES2+-förslag, även om medlen för att uppnå målen i vissa fall skiljer sig åt. I vissa fall har de lösningar som motsvarar de rekommenderade alternativen i 2013 års konsekvensbedömning behållits, men vissa av lösningarna har uppdaterats för att återspegla förändringar inom sektorn. I avsnitt 4 i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar beskrivs ändringarna i detalj, inklusive deras underlag.

² I första hand förordning (EU) 2018/1139.

³ Se bilaga III till det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

Eftersom de huvudsakliga mål och rekommenderade alternativ som anges i konsekvensbedömningen behålls i allt väsentligt är det osannolikt att de regler som nu föreslås kommer att medföra betydande ekonomiska, miljömässiga eller sociala konsekvenser jämfört med det ursprungliga SES2+-förslaget. Det är därför onödigt att göra en ny konsekvensbedömning för detta ändrade förslag, utöver analysen i det ovannämnda arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

I kommissionens luftfartsstrategi för Europa från 2015⁵ uppmanades medlagstiftarna att snabbt anta den förordning som ingick i SES2+-förslaget. Ändringen av det förslaget är helt i linje med kommissionens övergripande strategi för detta politikområde och bör särskilt underlätta framsteg när det gäller detta lagstiftningsärende.

Lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet är nära kopplad till unionens lagstiftning om luftfartssäkerhet och till de uppgifter som anförtros Easa (Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, nedan kallad *byrån*)⁶. Detta förslag syftar bland annat till att förenkla lagstiftningen genom att undanröja vissa överlappningar mellan de befintliga reglerna och anpassa lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet till grundförordningen om Easa.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förbättrade regler för det gemensamma europeiska luftrummet har i kommissionens meddelande om den europeiska gröna given identifierats som en åtgärd som kan bidra till att minska koldioxidutsläppen från luftfartssektorn. En sådan förbättring skulle framför allt minska överbelastningen i luftrummet och därmed göra det möjligt att oftare använda direkta flygvägar. Förslaget innehåller också viktiga inslag som syftar till att stärka digitaliseringen och den inre marknaden, som är två andra av kommissionens prioriterade områden.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för den föreslagna ändringen är artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Enligt artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt har unionen rätt att agera på detta område, som omfattas av delad befogenhet.

Mer specifikt har flygledningstjänst (ATM) sedan 2004 omfattats av bestämmelser i unionsrätten, som inte kan förändras av medlemsstaterna på egen hand. Flygledningstjänst är

⁵ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_en

⁶ Förordning (EU) 2018/1139.

till sin natur och i praktiken sådan att den påverkar luftrummet i hela Europeiska unionen, och gränsöverskridande rörlighet i fråga om personer, varor, tjänster och kapital är en naturlig del av luftfarten, vilket innebär att den hanteras effektivast på unionsnivå.

Åtgärder på unionsnivå är nödvändiga för att motverka fragmentering av det europeiska luftrummet och för att därmed möjliggöra en effektivare förvaltning som kan hantera kapacitetsbristen i ett övergripande perspektiv och på så sätt motverka förseningar och därav följande ytterligare utsläpp.

- **Proportionalitetsprincipen**

Detta förslag går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen. Dess viktigaste delar har stöd i de olika bidrag som förtecknas i bilaga III till det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar.

- **Val av instrument**

Det ursprungliga förslaget var att ändra de befintliga förordningarna och att samtidigt, av tydlighetsskäl, omarbeta dem till en enda förordning. Detta tillvägagångssätt är fortfarande motiverat och samma instrument i form av en omarbetad förordning bör användas, med förbehåll för nödvändiga ändringar i sak.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

En ny konsekvensbedömning utöver den som låg till grund för det ursprungliga förslaget från 2013 [SWD (2013) 206 final] anses onödig, eftersom de viktigaste målen och de rekommenderade alternativen inte har förändrats nämnvärt, och eftersom de ekonomiska, miljömässiga eller sociala konsekvenserna av det föreliggande förslaget inte bör skilja sig avsevärt från de effekter som förväntades uppstå till följd av innehållet i det ursprungliga SES2+-förslaget.

Det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer detta ändrade förslag [lägg till hänvisning] innehåller dock ytterligare underlag och analyser, särskilt när det gäller uppdateringar jämfört med de lösningar som valdes för att uppnå de rekommenderade alternativen från 2013. Dessa uppdateringar återspeglar förändringar inom sektorn och andra nya eller ändrade medel för att uppnå de fastställda målen. Ytterligare inslag bygger på olika bidrag som samlats in under de senaste åren. Europeiska revisionsrätten utfärdade 2017 en särskild rapport om det gemensamma europeiska luftrummet med rekommendationer till kommissionen. Revisionsrätten följde 2019 upp sin tidigare analys med ytterligare en särskild rapport om regleringen av flygledningstjänstens modernisering i EU. Rapporten innehåller rekommendationer till kommissionen, som antingen direkt behandlas i detta ändrade förslag eller som kan hanteras genom kommissionsakter på grundval av befintliga eller föreslagna befogenheter.

År 2019 inrättades en expertgrupp bestående av femton framstående experter på området för att bedöma den nuvarande situationen för flygledningstjänsten i EU och dess framtida behov.

Efter flera månaders samråd i form av utfrågningar med alla relevanta operativa berörda parter utfärdade expertgruppen i april 2019 en rapport om framtiden för det gemensamma europeiska luftrummet, som återspeglar gruppens gemensamma ståndpunkt och innehåller tio rekommendationer⁷. Samtidigt beställde Europaparlamentet ett pilotprojekt om det europeiska luftrumets framtida arkitektur, vilket också resulterade i en rapport i mars 2019. Under Finlands ordförandeskap i Europeiska unionens råd hölls i september 2019 en högnivåkonferens om framtiden för det gemensamma europeiska luftrummet, som resulterade i en undertecknad gemensam förklaring från berörda parter där man uppmanade EU-institutionerna att förenkla regelverket och den institutionella strukturen för att tillgodose den europeiska flygledningstjänstens nuvarande och framtida behov och därmed göra den ändamålsenlig.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

• Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget

Liksom tidigare föreslås det att de befintliga förordningarna om ett gemensamt europeiskt luftrum slås samman till en enda förordning, vilket har krävt ett antal ändringar. Det nya instrumentet är indelat i sex kapitel:

- Kapitel I: Allmänna bestämmelser
- Kapitel II: Nationella tillsynsmyndigheter
- Kapitel III: Tillhandahållande av tjänster
- Kapitel IV: Nätverksförvaltning
- Kapitel V: Luftrum, driftskompatibilitet och teknisk innovation
- Kapitel VI: Slutbestämmelser

I detta sammanhang föreslås att delar som överlappar förordning (EU) 2018/1139 ska tas bort. På motsvarande sätt ändras vissa detaljer parallellt i förordning (EU) 2018/1139 för att säkerställa en korrekt anpassning av de två förordningarna. Förordning (EG) nr 552/2004 har upphävts genom förordning (EU) 2018/1139 och beaktas därför inte längre i detta ändrade förslag. Målet om driftskompatibilitet i det gemensamma europeiska luftrummet har dock behållits.

Nationella tillsynsmyndigheter (artiklarna 3, 4 och 5, som ska läsas tillsammans med den nya artikel 114i i förordning (EU) 2018/1139, som ingår i ett separat förslag som läggs fram samtidigt⁸)

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

⁸ COM(2020) 577.

En av de viktigaste åtgärderna som identifierades i konsekvensbedömningen är att stärka de nationella tillsynsmyndigheternas oberoende och sakkunskap, men också deras resurser. För detta syfte beskrivs i artikel 3 den grad av oberoende som myndigheterna behöver ha gentemot de tjänsteleverantörer som de ska övervaka, och gentemot alla andra offentliga eller privata enheter. Tillämpningen av den föreslagna ordningen kräver en föregående administrativ omorganisation i vissa medlemsstater, och därför föreslås också en övergångsperiod på 48 månader i detta avseende (utkast till artikel 46.2). Dessutom fastställs mer uttryckliga krav på de anställdas kompetens och oberoende, särskilt när det gäller personer med ansvar för strategiska beslut. I samma syfte nämns i utkastet till artikel 20 uttryckligen att de kostnader som leverantörer av flygtrafikledningstjänster ådrar sig i samband med de nationella tillsynsmyndigheternas tillsyn och certifiering är en av ”kostnadsbaserna för avgifter”. Denna regel skapar utrymme för lämplig finansiering av nationella behöriga myndigheter genom motsvarande avgifter.

För att bland annat förbättra samarbetet mellan myndigheterna, i syfte att främja sakkunskap och bästa praxis, föreslås inrättandet av ett lämpligt forum för nationella tillsynsmyndigheter i form av den rådgivande nämnden för prestationsgranskning (se utkasten till nya artiklar 114a och 114i i förordning (EU) 2018/1139).

Det föreslås att man tydligt skiljer de nationella tillsynsmyndigheternas uppgifter som behörig myndighet i frågor som rör det gemensamma europeiska luftrummet från de uppgifter på flygsäkerhetsområdet som omfattas av förordning (EU) 2018/1139. De förstnämnda myndigheterna bör ansvara för ekonomisk certifiering i samband med finansiella villkor som är nödvändiga för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, för övervakning av upphandlingen av flygtrafiktjänster samt för tillämpningen av prestations- och avgiftssystemen. De sistnämnda myndigheterna fortsätter att ansvara för säkerhetscertifiering, säkerhetstillsyn och andra uppgifter som beskrivs i förordning (EU) 2018/1139.

Ekonomisk certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster och utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster (artiklarna 6 och 7)

Säkerhetsrelaterad certifiering och tillsyn av leverantörer av flygtrafiktjänster omfattas av förordning (EU) 2018/1139. Utöver de certifikat som krävs där bör tillhandahållandet av flygtrafiktjänster villkoras av att vissa krav på finansiell stabilitet samt ansvars- och försäkringstäckning är uppfyllda. I detta syfte föreslås att ett ekonomiskt certifikat utfärdas av nationella tillsynsmyndigheter.

I det ändrade förslaget föreskrivs också att leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska utnämnas för en period på högst tio år. Syftet är att säkerställa att utnämningen regelbundet omprövas.

CNS-, AIS-, ADS- och MET-tjänster samt flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon (artikel 8)

Tjänster som tillhandahålls som stöd för flygtrafikledningstjänster kan ge fördelar i form av kostnadseffektivitet, och förväntas ge större flexibilitet och främja innovation. Dessa möjliga förbättringar skulle kunna uppnås genom tillhandahållande på marknadsvillkor, eftersom dessa tjänster till sin karaktär är lämpliga för detta. Det föreslås därför att artikel 9 i

förordning (EG) nr 550/2004 ersätts med en regel om tillhandahållande på marknadsvillkor av CNS-, AIS-, ADS- och MET-tjänster, samt flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon.

Flygtrafikledningstjänster, som betraktas som naturliga monopol, omfattas i princip fortfarande av ett krav på att de ansvariga myndigheterna utnämner en viss leverantör. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster bör dock kunna besluta huruvida de ska upphandla CNS-, AIS-, ADS- eller MET-tjänster. När det gäller flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon bör flygplatsoperatörer kunna besluta huruvida de ska upphandla tjänster för flygplatskontroll, om en sådan upphandling skulle göra det möjligt att öka kostnadseffektiviteten till förmån för luftrumets användare. På samma villkor bör medlemsstaterna kunna tillåta upphandling av tjänster för inflygningskontroll.

För att säkerställa lika villkor och undvika diskriminering, korssubventionering och snedvridning av konkurrensen bör undervägstjänster vara organisatoriskt åtskilda från andra flygtrafiktjänster. .

Gemensamma informationstjänster (artikel 9)

Artikel 9 i detta ändrade förslag innehåller bestämmelser om de gemensamma informationstjänster som behövs för att möjliggöra säker flygledning av obemannad trafik (drönare). Artikel 9 är anpassad till den senaste utvecklingen när det gäller reglerad användning av obemannade luftfartyg. Det föreslås att prissättningen för sådana tjänster ska regleras för att hålla nere kostnaderna för flygledning av obemannade luftfartyg.

Prestations- och avgiftssystem och organ för prestationsgranskning (artiklarna 10–25)

Den ekonomiska regleringen bör stärkas och effektiviseras. I detta syfte föreslås att utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster anförtros uppgiften att utarbeta sina prestationsplaner och lämna in dem till den behöriga myndigheten för godkännande. Beroende på omständigheterna kan den myndigheten vara byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning eller en nationell tillsynsmyndighet.

Funktionen som organ för prestationsgranskning, för vilken särskilda styrningsregler fastställs i förslaget om ändring av förordning (EU) 2018/1139, är utformad så att relevanta beslut kan fattas med den sakkunskap och det oberoende som krävs. De föreslagna finansieringsreglerna bör säkerställa att byrån förses med nödvändiga resurser. För att förenkla förfarandena föreslås att beslut som fattas av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning ska omfattas av ett överklagandeförfarande som är öppet för de berörda parterna.

I det ändrade förslaget fastställs ansvarsfördelningen mellan byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning och de nationella tillsynsmyndigheterna när det gäller genomförandet av prestations- och avgiftssystemen. I synnerhet ansvarar byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning för att bedöma och godkänna kostnadsfördelningen mellan undervägstjänster och terminaltjänster och för att bedöma och godkänna prestationsplanerna för flygtrafiktjänster under väg. De nationella tillsynsmyndigheterna ansvarar för att bedöma och godkänna prestationsplanerna för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon. För detta ändamål måste separata planer för flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon lämnas in av utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller båda typerna av tjänster.

Villkoren för det föreslagna avgiftssystemet är anpassade till denna nya uppdelning. Dessutom föreslås det att man inrättar mekanismer för anpassning av avgifter på unionsnivå för att särskilt stödja förbättringar av miljöprestanda eller tjänstekvalitet.

Slutligen föreslås att vissa krav läggs till reglerna om insyn i räkenskaperna för leverantörer av flygtrafiktjänster (artikel 25). Avsikten är att bidra till att förhindra korssubventionering och därav följande snedvridningar. Regeln bör särskilt underlätta tillämpningen av artiklarna 8 och 9.

Funktionella luftrumsblock

Det ändrade förslaget innehåller inte längre några bestämmelser om funktionella luftrumsblock (FAB, *Functional Airspace Block*). Avsaknaden av sådana regler hindrar inte medlemsstaterna från att behålla eller inrätta funktionella luftrumsblock, om det anses lämpligt. Avsaknaden av sådana regler förhindrar inte heller flexibla samarbetsformer mellan leverantörer av flygtrafiktjänster.

Nätverksförvaltning (artiklarna 26, 27 och 28)

I artikel 26 förtecknas nätverksfunktionerna och deras mål. I artikel 27 fastställs nätverksförvaltarens roll, som ska bidra till verkställandet av nätverksfunktionerna, och fastställs bestämmelser om tillsättning av nätverksförvaltaren, dennes uppgifter och de processer för beslutsfattande som ska tillämpas av denne.

Det föreslås att nätverksfunktionerna ska omfattas av särskilda regler i prestationssystemet (artikel 16).

Enligt artikel 28 ska nätverksförvaltaren offentliggöra sina räkenskaper och genomgå en oberoende revision.

Tillgång till och tillträde till data (artikel 31)

Det föreslås att de regler som gäller denna fråga ändras (även jämfört med det ursprungliga förslaget) för att underlätta tillhandahållandet av datatjänster för flygledningstjänst på en gränsöverskridande och unionsomfattande marknad. Dessutom är villkoren i utkastet till artikel 31 sådana att de säkerställer att nya aktörer på datamarknaden har tillgång till relevanta operativa data redan före certifieringen. För att förhindra korssubventionering eller dubbla avgifter föreslås att lämpliga prissättningsprinciper fastställs.

Flexibel användning av luftrummet (artikel 33)

Artikel 33 återspeglar till stor del artikel 7 i förordning (EG) nr 551/2004 och fortsätter att tilldela medlemsstaterna ansvaret för att säkerställa tillämpningen av konceptet flexibel användning av luftrummet. Det krävs dock också att detta koncept tillämpas i överensstämmelse med ATM-generalplanen (generalplanen för flygledningstjänster). Artikel 33 kompletterar det väsentliga krav som fastställs i förordning (EU) 2018/1139, enligt vilket luftrumsplanering måste stödja en enhetlig tillämpning av flexibel användning av luftrummet.

Sesar-samordning (artikel 34)

I artikel 34 krävs att de berörda enheterna samarbetar för att säkerställa en effektiv samordning mellan Sesar-projektets olika faser.

• **Ändringar jämfört med det ursprungliga förslag som avses i punkt 1**

Ändringarna i detta ändrade förslag, i jämförelse med det förslag som avses i punkt 1, är följande:

Skäl

(1) Skäl 1 förenklas till följande:

”Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004⁹, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004¹⁰ och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004¹¹ har ändrats väsentligt. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör de förordningarna av tydlighetsskäl omarbetas.”.

(2) Skäl 2 ska utgå.

(3) Skäl 3 ska omnumreras till skäl 2 och följande ändringar ska införas:

(a) Före hänvisningen till ”förordning (EG) nr 552/2004” ska orden ”Europaparlamentets och rådets¹²” läggas till.

(b) Det omnumrerade skälet efter skäl 3 ska bli andra meningen i skäl 2, med följande lydelse:

”Antagandet av det andra paketet, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009¹³, 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.”.

(c) Följande mening ska införas som tredje mening:

”Förordning (EG) nr 552/2004 har upphävts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2018/1139, eftersom de regler som krävs för driftskompatibilitet för ATM-system, komponenter och förfaranden har införlivats i den förordningen.”.

(4) Följande skäl ska införas som skäl 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.”.

(5) Skäl 6 ska ändras till följande lydelse:

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

”Om man samtidigt vill höja standarderna för flygtrafiksäkerheten och förbättra den allmänna prestandan för kvaliteten på flygledningstjänster (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) för allmän flygtrafik i Europa måste hänsyn tas till den mänskliga faktorn. Medlemsstaterna bör därför upprätthålla principerna om en ”rättvisekultur”. Yttrandena och rekommendationerna från expertgruppen för den mänskliga dimensionen¹⁴ i det gemensamma europeiska luftrummet bör övervägas och beaktas.”.

(6) Följande skäl ska införas som skäl 7:

”Förbättringar av miljöprestanda för ATM bidrar också direkt till uppnåendet av målen i Parisavtalet och i kommissionens europeiska gröna giv, särskilt genom minskningen av utsläpp från luftfarten.”.

(7) Skäl 7 ska omnumreras till skäl 8, med följande lydelse:

”Medlemsstaterna antog 2004 ett gemensamt uttalande om militära frågor i samband med det gemensamma europeiska luftrummet. 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.”.

(8) Skäl 8 ska omnumreras till skäl 9, och skäl 9 ska utgå.

(9) I skäl 10 ska första meningen ersättas med följande:

”Detta oberoende 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 den nationella konkurrensmyndigheten.”.

(10) Följande skäl ska läggas till som skäl 11:

”Finansieringen av de nationella tillsynsmyndigheterna bör garantera deras oberoende och bör göra det möjligt för dem att verka i enlighet med principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet. Lämpliga förfaranden för tillsättning av personal bör bidra till att garantera de nationella tillsynsmyndigheternas oberoende, särskilt genom att säkerställa att personer med ansvar för strategiska beslut tillsätts av en offentlig myndighet som inte direkt utövar äganderätt över leverantörer av flygtrafiktjänster.”.

(11) Skäl 11 ska omnumreras till skäl 12 och första meningen ska ha följande lydelse:

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.”.

(12) Skäl 12 ska omnumreras till skäl 43.

(13) Skäl 13 ska utgå.

(14) Följande skäl ska läggas till som skälen 13 och 14:

”(13) Samarbetet mellan leverantörer av flygtrafikledningstjänster är ett viktigt verktyg för att förbättra det europeiska ATM-systemets prestanda och bör uppmuntras. Medlemsstaterna bör

¹⁴ C(2017) 7518 final.

kunna inrätta samarbetsmekanismer som inte är begränsade till på förhand fastställda samarbetsformer och geografiska områden.

(14) Säkerhetscertifieringen av och säkerhetstillsynen över leverantörer av flygtrafiktjänster utförs av de nationella behöriga myndigheterna eller av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad byrån), i enlighet med de krav och processer som fastställs i förordning (EU) 2018/1139. Ytterligare krav som rör finansiell stabilitet samt ansvars- och försäkringstäckning är nödvändiga för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och bör omfattas av ett ekonomiskt certifikat. En leverantör av flygtrafiktjänster bör kunna erbjuda tjänster i unionen endast om denne innehar både ett säkerhetsintyg och det ekonomiska certifikatet.”.

(15) Skäl 14 ska omnumreras till skäl 15.

(16) Följande skäl ska införas som skälen 16–33:

”(16) Flygtrafikledningstjänster, som tillhandahålls med ensamrätt, bör omfattas av krav på utnämning och ett minimum av allmänintresse.

(17) Leverantörer av flygtrafikledningstjänster eller flygplatsoperatörer bör ha möjlighet till upphandling på marknadsvillkor av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst (CNS), flygbriefingtjänst (AIS), datatjänster för flygledningstjänst (ADS), flygvädertjänst (MET) eller flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon, utan att det påverkar säkerhetskrav, om de finner att sådan upphandling möjliggör kostnadseffektiviseringar. Möjligheten att använda sig av sådan upphandling väntas möjliggöra större flexibilitet och främja innovation i fråga om tjänster, utan att det påverkar militärens särskilda behov avseende konfidentialitet, driftskompatibilitet, systemresiliens, dataåtkomst och ATM-skydd.

(18) Om flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon upphandlas bör de inte omfattas av det avgiftssystem som fastställs i den här förordningen eller av artikel 1.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG¹⁵, som är kopplad till det systemets tillämplighet.

(19) Tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster under väg bör vara organisatoriskt åtskilt från tillhandahållandet av CNS-, AIS-, ADS- och MET-tjänster samt flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon, bland annat genom särredovisning, för att säkerställa öppenhet och undvika diskriminering, korssubventionering och snedvridning av konkurrensen.

(20) I tillämpliga fall bör upphandlingen av flygtrafiktjänster genomföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU¹⁶ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU¹⁷. Nationella tillsynsmyndigheter bör säkerställa att upphandlingskrav för flygtrafiktjänster är uppfyllda.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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. För att begränsa kostnaderna för sådan flygledning bör priserna för gemensamma informationstjänster baseras på kostnader och ett rimligt vinstpåslag och godkännas av nationella tillsynsmyndigheter. För att tjänsten ska kunna tillhandahållas bör leverantörer av flygtrafiktjänster göra de uppgifter som krävs tillgängliga.

(22) Prestations- och avgiftssystemen är avsedda att göra flygtrafiktjänster som tillhandahålls på andra villkor än marknadsvillkor mer kostnadseffektiva och främja bättre tjänstekvalitet och bör därför inbegripa relevanta och lämpliga incitament. Mot bakgrund av detta mål bör prestations- och avgiftssystemen inte omfatta tjänster som tillhandahålls på marknadsvillkor.

(23) För att vara så effektiv som möjligt bör den nödvändiga tillsynen av prestations- och avgiftssystemen riktas mot utsedda leverantörer av flygtrafikledningstjänster som sådana.

(24) Ansvaret för tillsynen avseende prestations- och avgiftssystemen bör fördelas på lämpligt sätt.

(25) Med tanke på de gränsöverskridande element och nätverkselement som ingår i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster under väg och det faktum att prestanda, som en följd av detta, i synnerhet ska bedömas i förhållande till unionsomfattande prestationsmål, bör ett unionsorgan ansvara för bedömning och godkännande av prestationsplanerna och prestationsmålen för flygtrafiktjänster under väg, med förbehåll för rättslig prövning som genomförs av ett överklagandeorgan och slutligen av domstolen. För att säkerställa att uppgifterna utförs med sakkunskap på hög nivå och nödvändigt oberoende bör det unionsorganet vara byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning, vars funktion ska vara i enlighet med de särskilda styrningsregler som fastställs i förordning (EU) 2018/1139. Nationella tillsynsmyndigheter bör, med tanke på deras kännedom om de lokala förhållandena som är nödvändig för att bedöma flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, ansvara för bedömning och godkännande av prestationsplanerna och prestationsmålen för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon. Fördelningen av kostnader mellan flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon utgör en enda verksamhet, som är relevant för båda typerna av tjänster, och bör därför stå under tillsyn av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning.

(26) Utkast till prestationsplaner avseende flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon bör vara förenliga med respektive unionsomfattande prestationsmål och överensstämja med vissa kvalitativa kriterier, för att i möjligaste mån säkerställa att målen verkligen uppnås. Bedömningsförfarandet bör säkerställa att brister åtgärdas snabbt.

(27) Nätverksfunktionernas prestationer bör omfattas av kriterier som är specifika för dem, med beaktande av dessa funktioners särskilda karaktär. Nätverksfunktionerna bör omfattas av prestationsmål inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.

(28) Avgiftssystemet bör bygga på principen att luftrumets användare bör betala för de kostnader som uppstår för tillhandahållandet av de mottagna tjänsterna, men endast kostnader som kan hänföras till sådana tjänster och som inte täcks på annat sätt bör beaktas. Kostnaderna avseende nätverksförvaltaren bör inkluderas i de fastställda kostnader som kan debiteras luftrumets 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 främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster samtidigt som de minskar luftfartens miljöpåverkan.

(29) Mekanismer för att anpassa 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, bör inrättas på unionsnivå med tanke på luftfartens gränsöverskridande karaktär. Nationella tillsynsmyndigheter bör också ha möjlighet att inrätta mekanismer på lokal nivå för terminaltjänster.

(30) För att ge luftrumets användare incitament att flyga den kortaste flygvägen, särskilt i tider av överbelastning, bör det vara möjligt att fastställa en gemensam enhetsavgift för undervägstjänster i hela det gemensamma europeiska luftrummet. Fastställandet av en sådan gemensam enhetsavgift bör vara inkomstneutral för leverantörer av flygtrafikledningstjänster.

(31) Det bör införas bestämmelser om insyn i räkenskaperna för leverantörer av flygtrafiktjänster, som ett sätt att förhindra korssubventionering och därav följande snedvridningar.

(32) ATM-nätets funktioner bör bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och stödja uppnåendet av unionsomfattande prestationsmål. De bör säkerställa 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. Ett antal uppgifter som bidrar till verkställandet av dessa funktioner bör utföras av en nätverksförvaltare, vars verksamhet bör involvera alla berörda operativa intressenter.

(33) I processen för gemensamt beslutsfattande avseende de beslut som ska fattas av nätverksförvaltaren bör nätverkets intresse ha företräde. Parterna i processen för gemensamt beslutsfattande bör därför i största möjliga utsträckning agera för att förbättra nätverkets funktion och prestanda. Förfarandena i processen för gemensamt beslutsfattande bör främja nätverkets intressen och vara sådana att frågor löses och konsensus nås där så är möjligt.”.

(17) Skäl 15 ska omnumreras till skäl 39, med följande lydelse:

”Konceptet med gemensamma projekt bör syfta till att i god tid, på ett samordnat och synkroniserat sätt, genomföra de väsentliga operativa förändringar som identifierats i generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten och som har en inverkan på hela nätet. Kommissionen bör få i uppdrag att genomföra en kostnads-nyttoanalys av finansieringen i syfte att påskynda genomförandet av Sesar-projektet.”.

(18) Skäl 16 ska utgå.

(19) Skäl 17 ska omnumreras till skäl 37, med följande lydelse:

”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. Regler bör fastställas för att säkerställa tillämpningen av detta koncept, och kommissionen bör ges befogenhet att vidta åtgärder för att säkerställa ökad harmonisering.”.

(20) Skäl 18 ska omnumreras till skäl 35, med följande lydelse:

”Tillgång till relevanta operativa data är avgörande för att möjliggöra ett flexibelt tillhandahållande av datatjänster för flygledningstjänst, på gränsöverskridande och unionsomfattande basis. Därför bör sådana data göras tillgängliga för berörda intressenter, inbegripet potentiella nya leverantörer av datatjänster för flygledningstjänst. 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. 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.”.

(21) Skäl 19 ska omnumreras till skäl 36, med följande lydelse:

”Tillhandahållandet av modern, fullständig, högkvalitativ och aktuell information till luftfarten påverkar avsevärt säkerheten och underlättar tillgången till och rörelsefrihet inom unionens luftrum. Tillgången till dessa uppgifter bör underlättas genom en lämplig informationsinfrastruktur.”.

(22) Skälen 20–25 ska utgå.

(23) Skäl 26 ska omnumreras till skäl 34, med följande lydelse:

”För att göra leverantörer av flygtrafikledningstjänster mer kundorienterade och öka möjligheterna för luftrumets användare att påverka beslut som får konsekvenser för dem, bör samråden med intressenterna och intressenternas deltagande i viktiga operativa beslut som fattas av leverantörerna av flygtrafikledningstjänster effektiviseras.”.

(24) Följande skäl ska införas som skäl 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.”.

(25) Följande skäl ska införas som skäl 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.”.

(26) Skäl 27 ska utgå.

(27) Skäl 28 ska omnumreras till skäl 41 och ändras på följande sätt:

(a) I första meningen ska orden ”och prestationssystem” utgå.

(b) Tredje och fjärde meningen ska ersättas med följande:

”När kommissionen antar delegerade akter enligt denna förordning är det särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.”.

(28) Skäl 29 ska utgå.

(29) Skäl 30 ska omnumreras till skäl 42, med följande lydelse:

”Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, särskilt vad gäller formerna för rekrytering och urvalsförfaranden för nationella tillsynsmyndigheter, regler om ekonomisk certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster, regler för genomförandet av prestations- och avgiftssystemen, särskilt avseende fastställande av unionsomfattande prestationsmål, klassificering av flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, kriterierna och förfarandena för bedömning av utkasten till prestationsplaner och prestationsmål för leverantörer av flygtrafikledningstjänster och nätverksförvaltaren, 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, tillsättningen av nätverksförvaltaren och villkoren och formerna för sådan tillsättning, nätverksförvaltarens uppgifter och de styrningsmekanismer som denne ska tillämpa, regler om verkställandet av nätverksfunktionerna, formerna för samrådet med intressenter i viktiga operativa beslut som fattas av leverantörerna av flygtrafikledningstjänster, krav avseende tillgången till operativa data, villkor för åtkomst och fastställande av åtkomstpriser, 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 182/2011¹⁸. ”.

(30) Skälen 31 och 32 ska utgå.

(31) Skäl 33 ska omnumreras till skäl 44.

(32) Skäl 34 ska utgå.

(33) Skälen 35 och 36 ska ersättas med följande skäl 45:

”Med tanke på Konungariket Spaniens rättsliga ställning när det gäller suveränitet och jurisdiktion på det territorium där flygplatsen är belägen, bör denna förordning inte tillämpas på Gibraltars flygplats.”.

(34) Skäl 37 ska omnumreras till skäl 46. Första meningen ska ändras till följande lydelse:

”Eftersom målet för denna förordning, nämligen genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, och därför bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget.”.

Kapitel I: Allmänna bestämmelser

(35) I artikel 1 (Innehåll och tillämpningsområde) ska följande ändringar införas:

(a) Punkt 1 ska ändras till följande lydelse:

”I denna förordning fastställs bestämmelser för inrättande och ändamålsenlig drift av det gemensamma europeiska luftrummet för att stärka de nuvarande säkerhetsstandarderna för luftfart, bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och förbättra den

¹⁸ 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).

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.”.

(b) I punkt 2 ska hänvisningen till artikel 38 ersättas med en hänvisning till artikel 44.

(c) I punkt 3 ska andra meningen ändras till följande lydelse:

”I detta sammanhang är det ytterligare ett mål för förordningen 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.”.

(d) Punkt 4 ska ändras till följande lydelse:

”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.”.

(e) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”[Om denna förordning antas innan övergångsperioden är slut: Denna förordning ska inte tillämpas på Gibraltars flygplats.]”.

(f) Följande punkt ska läggas till som punkt 6:

”Om inte annat föreskrivs ska hänvisningar till Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad byrån) förstås som hänvisningar till byrån i dess egenskap av säkerhetsmyndighet och inte som myndighet med ansvar för prestationsgranskning.”.

(36) I artikel 2 (Definitioner) ska, i fråga om punkterna 1–22, följande ändras och införas:

(a) Punkt 1 ska omnumreras till punkt 5 och led a ska ha följande lydelse:

”a) förebygga kollisioner

i) mellan luftfartyg,

ii) mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet.”.

(b) Punkt 2 ska omnumreras till punkt 1, med följande lydelse:

”flygplatskontrolltjänst: en flygkontrolltjänst (ATC) för flygplatstrafik.”.

(c) Punkt 3 ska omnumreras till punkt 2, med följande lydelse:

”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.”.

(d) Punkt 4 ska ändras till följande lydelse:

”flygtrafiktjänster (ANS) : flygtrafikledningstjänst, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS), flygvädertjänst (MET), flygbriefingtjänster (AIS) och datatjänster för flygledningstjänst (ADS).”.

(e) Punkt 5 ska omnumreras till punkt 3, med följande lydelse:

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

(f) Punkterna 6 och 7 ska omnumreras till punkterna 11 respektive 12. Punkt 12 ska ändras till följande lydelse:

”luftrumsplanering: en planeringsfunktion som främst syftar till att maximera användningen av tillgängligt luftrum genom dynamisk tidsfördelning (time-sharing) och, ibland, separering av luftrummet mellan olika kategorier av luftrumets användare utifrån kortsiktiga behov.”.

(g) Följande punkter ska läggas till som punkterna 6 och 7:

”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, eller för att tillhandahålla behandlade data för flygkontroll- (ATC) och flygledningsändamål (ATM).

7. flödes- och kapacitetsplanering (ATFCM, Air Traffic Flow and Capacity Management): en tjänst som syftar till att skydda flygkontrolltjänsten mot överbelastning och optimera användningen av den tillgängliga kapaciteten.”.

(h) Punkt 8 ska omnumreras till punkt 14, med följande lydelse:

”luftrumets användare: alla luftfartyg som opererar i enlighet med regler för allmän flygtrafik.”.

(i) Punkt 9 ska omnumreras till punkt 8, med följande lydelse:

”flödesplanering (ATFM, Air Traffic Flow Management) : en funktion eller tjänst 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.”.

(j) Punkt 10 ska omnumreras till punkt 9, med följande lydelse:

”flygledningstjänst (ATM): den samling luftburna och markbaserade funktioner eller tjänster (flygtrafikledningstjänst, luftrumsplanering och flödesplanering) som krävs för att säkerställa säkra och effektiva rörelser för luftfartyg under alla faser av flygningen.”.

(k) Punkt 11 ska omnumreras till punkt 10.

(l) Punkt 12 ska omnumreras till punkt 17, med följande lydelse:

”områdeskontrolltjänst: flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar i kontrollområden.”.

(m) Punkt 13 ska omnumreras till punkt 16.

(n) Följande punkt ska införas som punkt 13:

”luftrumsstruktur: en specifik luftrumsvolym som definieras i syfte att säkerställa säker och optimal drift av luftfartyg.”.

(o) Punkt 14 ska omnumreras till punkt 33, med följande lydelse:

”europeisk generalplan för flygledningstjänsten: den plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG¹⁹ i enlighet med artikel 1.2 i rådets förordning (EG) nr 219/2007²⁰, i dess ändrade lydelse.”.

(p) Punkterna 15 och 16 ska utgå.

(q) Punkt 17 ska omnumreras till punkt 21, med följande lydelse:

”certifikat: ett dokument som i någon form utfärdas av byrån, en nationell behörig myndighet eller en nationell tillsynsmyndighet, med iakttagande av nationell lagstiftning, och där det bekräftas att en leverantör av flygledningstjänst och flygtrafiktjänster uppfyller kraven för att tillhandahålla en viss tjänst.”.

(r) Punkt 18 ska omnumreras till punkt 23.

(s) Följande punkt ska införas som punkt 18:

”utgångsvärde: ett värde som definieras genom uppskattning i syfte att fastställa prestationsmål och som rör fastställda kostnader eller fastställda enhetskostnader under det år som föregår den relevanta referensperiodens början.”.

(t) Punkt 19 ska omnumreras till punkt 24.

(u) Följande punkt ska införas som punkt 19:

”benchmarkgrupp: en grupp leverantörer av flygtrafikledningstjänster med liknande operativ och ekonomisk miljö.”.

(v) Punkt 20 ska omnumreras till punkt 28, med följande lydelse:

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

(w) Följande punkt ska införas som punkt 20:

”nedbrytningsvärde: det värde som erhålls, för en viss leverantör av flygtrafikledningstjänster, genom nedbrytning av ett unionsomfattande prestationsmål till nivån för varje leverantör 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.”.

(x) Punkt 21 ska omnumreras till punkt 34, med följande lydelse:

”flexibel användning av luftrummet: ett system för luftrumsplanering 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.”.

(y) Punkt 22 ska omnumreras till punkt 35.

(z) Följande punkt ska införas som punkt 22:

¹⁹ Rådets beslut av den 30 mars 2009 om godkännande av huvudplanen för det europeiska systemet för flygledningstjänsten för Sesar-projektet (Single European Sky ATM Research) (EUT L 95, 9.4.2009, s. 41).

²⁰ Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR) (EUT L 64, 2.3.2007, s. 1).

”gemensam informationstjänst (CIS, Common Information Service): en tjänst som består av insamling av statiska och dynamiska data och spridning av dessa för att möjliggöra tillhandahållande av tjänster för trafikledning avseende obemannade luftfartyg.”.

(37) I artikel 2 (Definitioner) ska, i fråga om punkterna 23–38, följande ändras och införas:

(a) Punkt 23 ska omnumreras till punkt 15.

(b) Punkt 24 ska utgå.

(c) Punkt 25 ska omnumreras till punkt 36, med följande lydelse:

”allmän flygtrafik: alla rörelser av civila luftfartyg, liksom alla rörelser av statsluftfartyg (inbegripet militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg) när dessa förflyttningar genomförs i överensstämmelse med Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao, inrättad 1944 genom Chicagokonvention angående internationell civil luftfart) regler.”.

(d) Punkt 26 ska omnumreras till punkt 37. Andra meningen ska utgå.

(e) Följande punkter ska läggas till som punkterna 25 och 26:

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

gemensamt beslutsfattande: en process där beslut fattas på grundval av samverkan och samråd med medlemsstater, operativa berörda parter och andra aktörer, beroende på vad som är lämpligt.”.

(f) Punkt 27 ska omnumreras till punkt 38, med följande lydelse:

”flygvädertjänst: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med meteorologiska prognoser, varningar, briefing och observationer för flygnavigering, liksom all annan meteorologisk information och data som staterna tillhandahåller för användande inom luftfarten.”.

(g) Punkt 28 ska omnumreras till punkt 41, med följande lydelse:

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

(h) Punkt 29 ska omnumreras till punkt 44, med följande lydelse:

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

(i) Punkt 30 ska omnumreras till punkt 46, med följande lydelse:

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

(j) Punkt 31 ska omnumreras till punkt 47.

(k) Punkt 32 ska omnumreras till punkt 53, med följande lydelse:

”övervakningstjänster: de hjälpmedel och tjänster som används för att fastställa luftfartygs position i syfte att möjliggöra säker separering.”.

(l) Följande punkter ska införas som punkterna 29–32:

”29. flygtrafiktjänster underväg: flygtrafikledningstjänster som avser kontroll av ett luftfartyg från slutet av start- och stigfasen till inledningen av inflygnings- och landningsfasen och de underliggande flygtrafiktjänster som krävs för att tillhandahålla flygtrafiktjänster underväg.”.

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 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 finns upptagna i förteckningen 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.”.

(m) Punkt 33 ska omnumreras till punkt 54.

(n) Punkt 34 ska omnumreras till punkt 57.

(o) Punkt 35 ska omnumreras till punkt 27, med följande lydelse:

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

(p) Punkt 36 ska omnumreras till punkt 40, med följande lydelse:

”nationell tillsynsmyndighet: det eller de nationella organ som av en medlemsstat anförtrotts andra uppgifter enligt denna förordning än de som handhas av den nationella behöriga myndigheten.”.

(q) Punkterna 37 och 38 ska utgå.

(r) Följande punkt ska införas som punkt 39:

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

(s) Följande punkter ska läggas till som punkterna 42 och 43:

”42. nätverkskris: ett tillstånd av oförmåga att tillhandahålla flygledningstjänst och 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 inom en eller flera delar av nätverket till följd av en ovanlig och 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.”.

(t) Följande punkt ska införas som punkt 45:

”prestationsplan: en plan som utarbetats eller antagits, beroende på vad som är tillämpligt, av leverantörer av flygtrafikledningstjänster och nätverksförvaltaren och som syftar till att förbättra flygtrafiktjänsternas och nätverksfunktionernas prestanda.”.

(38) I artikel 2 (Definitioner) ska dessutom följande införas:

(a) Följande punkter ska införas som punkterna 48–52:

”48. Sesar-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. Sesar-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. Sesar-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 Sesar-utformningsfas, Sesar-utvecklingsfas och Sesar-installationsfas.

52. Sesar-lösning: ett installerbart resultat från Sesar-utvecklingsfas genom vilken man inför nya eller förbättrade standardiserade och driftskompatibla operativa förfaranden eller tekniska lösningar.”.

(b) Följande punkter ska läggas till som punkterna 55 och 56:

”55. flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon: flygplatskontrolltjänster eller flyginformationstjänster för flygplats som omfattar flygrådgivningstjänster och alarmeringstjänster, flygtrafikledningstjänster i samband med luftfartygs inflygning och avgång inom ett visst avstånd från den berörda flygplatsen som är nödvändiga för att uppfylla operativa krav, samt nödvändiga underliggande flygtrafiktjänster.

56. terminalavgiftszon: en flygplats eller en grupp av flygplatser, belägna inom en medlemsstats territorium, där flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon tillhandahålls och för vilken en enhetlig kostnadsbas har fastställts.”.

Kapitel II: Nationella myndigheter

(39) Rubriken till kapitel II ska ersättas med följande: *”Nationella tillsynsmyndigheter”.*

(40) Rubriken till artikel 3 ska ersättas med följande: *”Utnämning, inrättande och krav avseende nationella tillsynsmyndigheter”.*

(41) Texten i artikel 3 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ändras till följande lydelse:

”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.”.

(b) Punkt 2 ska omnumreras till punkt 3, med följande lydelse:

”Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska de nationella tillsynsmyndigheterna vara juridiskt åtskilda från och oberoende av andra offentliga eller privata enheter när det gäller deras organisation, funktion, rättsliga struktur och beslutsfattande.

De nationella tillsynsmyndigheterna ska också vara oberoende av alla leverantörer av flygtrafiktjänster när det gäller deras organisation, finansieringsbeslut, rättsliga struktur och beslutsfattande.”.

(c) Punkt 3 ska omnumreras till punkt 4, med följande lydelse:

”Medlemsstaterna får inrätta nationella tillsynsmyndigheter som är behöriga för flera reglerade sektorer, om dessa integrerade tillsynsmyndigheter uppfyller de krav på oberoende som fastställs i denna artikel. Den nationella tillsynsmyndigheten får också genom sin organisationsstruktur vara ansluten till den nationella konkurrensmyndighet som avses i artikel 11 i rådets förordning (EG) nr 1/2003, om det gemensamma organet uppfyller de krav på oberoende som fastställs i den här artikeln.”.

(d) Punkt 4 ska utgå.

(e) Punkt 5 ska omnumreras till punkt 2, med följande lydelse:

”De nationella tillsynsmyndigheterna ska utöva sina befogenheter opartiskt och på ett oberoende och öppet sätt och dess organisation, personal, ledning och finansiering ska motsvara detta.”.

(f) Punkt 6 ska ersättas med punkterna 5 och 6, med följande lydelse:

”5. Personalen vid de nationella tillsynsmyndigheterna ska uppfylla följande krav:

a) De ska rekryteras enligt tydliga och öppna förfaranden som garanterar deras oberoende.

b) De ska väljas ut på grundval av sina särskilda kvalifikationer, inbegripet lämplig kompetens och relevant erfarenhet, eller genomgå lämplig utbildning.

Personalen vid de nationella tillsynsmyndigheterna ska agera oberoende, särskilt genom att undvika intressekonflikter mellan tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och utförandet av sina arbetsuppgifter.

6. Utöver de krav som anges i punkt 5 ska de personer som ansvarar för strategiska beslut tillsättas av en enhet i den berörda medlemsstaten som inte direkt utövar äganderätt över leverantörer av flygtrafiktjänster. Medlemsstaterna ska besluta om dessa personer ska tillsättas för en fast och förnybar period, eller på permanent basis som medger uppsägning endast av skäl som inte sammanhänger med deras beslutsfattande. Personer som ansvarar för strategiska beslut får inte efterfråga eller ta emot instruktioner från någon regering eller något annat offentligt eller privat organ när de utför sina uppgifter för den nationella tillsynsmyndigheten, och ska ha full behörighet att rekrytera och leda dess personal.

De ska avstå från alla direkta eller indirekta intressen som kan anses inverka negativt på deras oberoende och som kan påverka utförandet av deras uppgifter. De ska därför årligen göra en åtagandeförklaring och en intresseförklaring med angivelse av eventuella direkta eller indirekta intressen.

Personer som ansvarar för strategiska beslut, revisioner eller andra funktioner direkt kopplade till prestationsmål för eller tillsyn över leverantörer av flygtrafiktjänster får inte ha någon yrkesmässig position eller något yrkesmässigt ansvar hos någon leverantör av

flygtrafik tjänster under en period på minst två år efter sin tjänstgöringstid hos den nationella tillsynsmyndigheten.”.

(g) Punkt 7 ska ändras till följande lydelse:

”Medlemsstaterna ska se till att de nationella tillsynsmyndigheterna har nödvändiga ekonomiska resurser och nödvändig kapacitet för att kunna utföra de uppgifter de tilldelats enligt denna förordning på ett effektivt sätt utan dröjsmål. De nationella tillsynsmyndigheterna ska leda sin personal på grundval av sina egna anslag, som ska fastställas i proportion till de uppgifter som ska utföras av myndigheten i enlighet med artikel 4.”.

(h) Punkt 8 ska omnumreras till punkt 9.

(i) Följande punkt ska införas som punkt 8:

”En medlemsstat får begära att byrån, i dess roll som organ för prestationsgranskning, utför de uppgifter som rör genomförandet av de prestations- och avgiftssystem som fastställs i artiklarna 14, 17, 19, 20, 21, 22 och 25 och i de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23 och för vilka den nationella tillsynsmyndigheten i den medlemsstaten är ansvarig enligt denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav.

När byrån väl godtar en sådan begäran i sin roll som organ för prestationsgranskning ska den bli den tillsynsmyndighet som ansvarar för de uppgifter som omfattas av denna begäran, och den nationella tillsynsmyndigheten i den medlemsstat som framför denna begäran ska befrias från ansvaret för dessa uppgifter. De bestämmelser i förordning (EU) 2018/1139 som avser byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning ska gälla för utförandet av dessa uppgifter, inbegripet när det gäller uttag av avgifter.”.

(j) Punkt 9 ska omnumreras till punkt 10 och ändras på följande sätt:

- Orden ”punkt 6 a och b” ska ersättas med ”punkt 5 a och b”.
- Orden ”artikel 27.3” ska ersättas med ”artikel 37.3”.

(42) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”De nationella tillsynsmyndigheter som avses i artikel 3 ska”

a) bedriva den verksamhet som är nödvändig för utfärdandet av de ekonomiska certifikat som avses i artikel 6, inbegripet tillsyn över innehavarna av dessa ekonomiska certifikat,

b) övervaka att upphandlingskraven tillämpas korrekt i enlighet med artikel 8.6,

c) tillämpa de prestations- och avgiftssystem som fastställs i artiklarna 10–17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23, inom ramen för deras uppgifter som fastställs i dessa artiklar och akter, och övervaka tillämpningen av förordningen när det gäller insyn i räkenskaperna hos utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster i enlighet med artikel 25.”.

(b) Punkt 2 ska omnumreras till punkt 3, med följande lydelse:

”Varje nationell tillsynsmyndighet ska genomföra erforderliga inspektioner, revisioner och andra övervakningsverksamheter för att identifiera möjliga överträdelser, som begås av enheter som omfattas av dess tillsyn enligt denna förordning, av de krav som fastställs i denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav.

Den ska vidta alla nödvändiga verkställighetsåtgärder som, när så är lämpligt, kan omfatta ändring, begränsning, tillfälligt upphävande eller återkallande av ekonomiska certifikat som den utfärdat i enlighet med artikel 6.

Leverantörerna av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörerna och de berörda leverantörerna av gemensamma informationstjänster ska rätta sig efter de åtgärder som de nationella tillsynsmyndigheterna vidtar i detta syfte.”.

(c) Följande punkt ska införas som punkt 2:

”De nationella tillsynsmyndigheterna ska ansvara för att bedöma och godkänna prissättningen för tillhandahållandet av den gemensamma informationstjänsten i enlighet med artikel 9.”.

(43) Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”De nationella tillsynsmyndigheterna ska utbyta information och samarbeta i ett nätverk inom ramen för den rådgivande nämnd för prestationsgranskning som avses i artikel 114a i förordning (EU) 2018/1139.”.

(b) Punkt 2 ska ändras till följande lydelse:

”De nationella tillsynsmyndigheterna ska, om så är lämpligt, samarbeta genom arbetsöverenskommelser för att tillhandahålla ömsesidigt stöd vid myndigheternas övervaknings- och tillsynsuppgifter och hantering av utredningar och granskningar.”.

(c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”Nationella tillsynsmyndigheter ska underlätta tillhandahållandet av gränsöverskridande tjänster som ombesörjs av leverantörer av flygtrafiktjänster, i syfte att förbättra nätverkets prestanda. När det gäller tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ett luftrum som faller under två eller flera medlemsstaters ansvarsområde, ska de berörda medlemsstaterna ingå en överenskommelse om den tillsyn som enligt denna förordning ska genomföras av dem över berörda leverantörer av flygtrafiktjänster. De berörda tillsynsmyndigheterna får upprätta en plan som specificerar genomförandet av deras samarbete i syfte att tillämpa denna överenskommelse.”.

(d) Punkt 4 ska utgå.

(e) Punkt 5 ska omnumreras till punkt 4, med följande lydelse:

”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 myndighets fullgörande av de tillsynsuppgifter 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 den ekonomiska certifiering som avses i artikel 6.”.

(f) Punkt 6 ska omnumreras till punkt 5, med följande lydelse:

”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. De ska anmäla dessa överenskommelser till kommissionen.”.

(44) Artikel 6 ska utgå.

Kapitel III: Tillhandahållande av tjänster

(45) Artikel 7 och artikel 28 ersätts tillsammans med artikel 38, med rubriken ”Konsultation med intressenter” och följande lydelse:

”1. Medlemsstaterna, de nationella tillsynsmyndigheterna, byrån, oavsett om den agerar som organ för prestationsgranskning eller inte, 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 för konsultation på unionsnivå för att vid behov samråda i frågor som rör genomförandet av denna förordning. Den specifika branschvisa dialogkommitté som inrättades genom kommissionens beslut 98/500/EG ska delta i konsultationen.

3. Intressenterna kan bestå av

a) leverantörer av flygtrafiktjänster eller relevanta grupper som företräder dem,

b) nätverksförvaltaren,

c) flygplatsoperatörer eller relevanta grupper som företräder dem,

d) relevanta användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder dem,

e) militären,

f) tillverkningsindustrin,

g) representativa yrkesorganisationer,

h) relevanta icke-statliga organisationer.”.

(46) Artikel 8 ska omnumreras till artikel 6. Rubriken till artikeln ska ersättas med ”Ekonomisk certifiering och krav för leverantörer av flygtrafiktjänster” och texten ska ersättas med följande:

”1. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska, utöver de certifikat de är skyldiga att inneha enligt artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139, inneha ett ekonomiskt certifikat. Detta ekonomiska certifikat ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har påvisat tillräcklig finansiell stabilitet och fått lämplig ansvars- och försäkringstäckning.

Det ekonomiska certifikat som avses i denna punkt får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre uppfyller kraven för utfärdande och upprätthållande av ett sådant certifikat.

2. En enhet som innehar ett ekonomiskt certifikat enligt punkt 1 och ett certifikat som avses i artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 ska ha rätt att inom unionen tillhandahålla flygtrafiktjänster för luftrumets användare på icke-diskriminerande villkor, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7.2.

3. Det ekonomiska certifikat som avses i punkt 1 och det certifikat som avses i artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 får omfattas av ett eller flera villkor som anges i bilaga I. Sådana villkor ska vara objektivt motiverade, icke-diskriminerande, proportionella och öppet redovisade. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel

36 för att ändra förteckningen i bilaga I i syfte att skapa lika ekonomiska villkor och resiliens avseende tillhandahållandet av tjänster.

4. De nationella tillsynsmyndigheterna i den medlemsstat där den fysiska eller juridiska person som ansöker om det ekonomiska certifikatet har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om den personen inte har något huvudsakligt verksamhetsställe, där personen är bosatt eller etablerad, ska ansvara för de uppgifter som anges i denna artikel med avseende på de ekonomiska certifikaten. Vid tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ett luftrum som omfattas av två eller flera medlemsstaters ansvarsområde ska de ansvariga nationella tillsynsmyndigheterna vara de som angetts i enlighet med artikel 5.4.

5. När det gäller punkt 1 ska de nationella tillsynsmyndigheterna

a) ta emot och bedöma de ansökningar som lämnats in till dem och, i tillämpliga fall, utfärda eller förnya ekonomiska certifikat,

b) utöva tillsyn över innehavare av ekonomiska certifikat.

6. Kommissionen ska, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3, anta genomförandebestämmelser om detaljerade krav på finansiell stabilitet, särskilt finansiell styrka och finansiell resiliens, samt i fråga om fullständig, högkvalitativ och aktuell information till luftfarten påverkar avsevärt säkerheten och underlättar ansvars- och försäkringstäckning. För att säkerställa ett enhetligt genomförande av och överensstämmelse med punkterna 1, 4 och 5 i denna artikel ska kommissionen anta genomförandeakter, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3, med närmare bestämmelser om regler och förfaranden för certifiering och för genomförande av de utredningar, inspektioner, revisioner och annan övervakning som krävs för att säkerställa en effektiv tillsyn från den nationella tillsynsmyndighetens sida över de enheter som omfattas av denna förordning.”.

(47) Artikel 9 ska omnumreras till artikel 7, och innehåller följande ändringar:

(a) Punkterna 1, 2 och 3 ska ha följande lydelse:

”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. Leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska uppfylla följande villkor:

a) De ska inneha ett giltigt certifikat eller en giltig deklaration enligt artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 och ett ekonomiskt certifikat i enlighet med artikel 6.1.

b) De ska uppfylla de nationella säkerhets- och försvarskraven.

Varje beslut om att utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster ska gälla i högst tio år. Medlemsstaterna får besluta att förnya utnämningen av en leverantör av flygtrafikledningstjänster.

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.

3. Medlemsstaterna ska ange de rättigheter och skyldigheter som ska uppfyllas av de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som medlemsstaterna individuellt eller tillsammans har utnämnt. Sådana skyldigheter ska innehålla villkor för tillhandahålla relevanta data som är lämplig för att fastställa identiteten på alla luftfartygsrörelser i det luftrum som de är ansvariga för.”.

(b) Punkterna 4 och 5 ska utgå.

(c) Punkt 6 ska omnumreras till punkt 4.

(48) Artikel 10 ska utgå.

(49) En ny artikel 8 ska införas, med rubriken ”Villkor avseende tillhandahållandet av CNS-, AIS-, ADS- och MET-tjänster samt flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon” och följande lydelse:

”1. Om det möjliggör kostnadseffektiviseringar till gagn för luftrumets användare får leverantörer av flygtrafikledningstjänster besluta att upphandla CNS-, AIS-, ADS- eller MET-tjänster på marknadsvillkor.

Om det möjliggör kostnadseffektiviseringar till gagn för luftrumets användare ska medlemsstaterna tillåta flygplatsoperatörer att på marknadsvillkor upphandla flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon för flygplatskontroll.

Dessutom, om det möjliggör kostnadseffektiviseringar till gagn för luftrumets användare, får medlemsstaterna tillåta flygplatsoperatörer eller de berörda nationella tillsynsmyndigheterna att på marknadsvillkor upphandla flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon för inflygningskontrolltjänst.

2. Upphandling av tjänster på marknadsvillkor ska ske på grundval av lika, icke-diskriminerande och transparenta villkor i enlighet med unionsrätten, inbegripet fördragets konkurrensregler. Anbudsförfarandena för upphandling av de berörda tjänsterna ska utformas så att konkurrerande leverantörer faktiskt kan delta i dessa förfaranden, bland annat genom regelbunden förnyad konkurrensutsättning.

3. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster under väg är organisatoriskt åtskilt från tillhandahållandet av CNS-, AIS-, ADS- och MET-tjänster samt flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon och att kravet avseende särredovisning enligt artikel 25.3 iakttas.

4. En leverantör av CNS-, AIS-, ADS- eller MET-tjänster eller flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon får väljas ut för att tillhandahålla tjänster i en medlemsstat endast om

a) den är certifierad i enlighet med artikel 6.1 och 6.2,

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, och

d) tjänsteleverantören uppfyller nationella säkerhetskrav och försvarskrav.

5. Artiklarna 14, 17 och 19–22 ska inte tillämpas på leverantörer av flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon som utnämnts till följd av ett upphandlingsförfarande i enlighet med punkt 1 andra och tredje styckena. Dessa leverantörer av flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon ska i övervakningssyfte överlämna data om flygtrafiktjänsters prestanda inom nyckelprestationsområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet till den nationella tillsynsmyndigheten och till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning.

6. Nationella tillsynsmyndigheter ska säkerställa att upphandling som utförs av leverantörer av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatörer och som avses i 1 uppfyller kraven i punkt 2, och de ska vid behov vidta korrigerande åtgärder. När det gäller flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon ska de ansvara för att godkänna anbudsspecifikationer för flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon, vilka ska innehålla krav på tjänstekvalitet. De nationella tillsynsmyndigheterna ska hänvisa frågor som rör tillämpningen av konkurrensregler till den nationella konkurrensmyndighet som avses i artikel 11 i rådets förordning (EG) nr 1/2003.”.

(50) En ny artikel 9 ska införas, med rubriken ”Tillhandahållande av gemensamma informationstjänster” och följande lydelse:

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

2. Priset för gemensamma informationstjänster ska baseras på de fasta och rörliga kostnaderna för tillhandahållandet av den berörda tjänsten och får dessutom inbegripa ett påslag som återspeglar en lämplig avvägning mellan risk och avkastning.

De kostnader som avses i första stycket ska redovisas i ett separat konto som är skilt från räkenskaperna för den berörda operatörens övriga verksamhet och ska offentliggöras.

3. Leverantören av gemensamma informationstjänster ska fastställa priset i enlighet med punkt 2, med förbehåll för den berörda nationella tillsynsmyndighetens bedömning och godkännande.

4. När det gäller verksamhet i specifika luftrumsvolymer som av medlemsstaterna definierats för verksamhet med obemannade luftfartyg ska relevanta operativa data göras tillgängliga i realtid av leverantörer av flygtrafiktjänster. Leverantörer av gemensamma informationstjänster ska använda dessa data endast för operativa ändamål som gäller de tjänster de tillhandahåller. Tillgång till relevanta operativa data ska beviljas leverantörer av gemensamma informationstjänster, på icke-diskriminerande grund, utan att det påverkar säkerhets- eller försvarspolitiska intressen.

Priserna för tillgång till sådana data ska baseras på marginalkostnaden för att göra dessa data tillgängliga.”.

(51) Artikel 11 ska omnumreras till artikel 10 och ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ändras till följande lydelse:

”För att förbättra prestandan hos flygtrafiktjänster och nätfunktioner inom det gemensamma europeiska luftrummet ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner tillämpas i enlighet med denna artikel och artiklarna 11–18.”

(b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”Prestationssystemet ska genomföras under referensperioder, som ska vara minst två år och högst fem år. Prestationssystemet ska omfatta följande:

- a) Unionsomfattande prestationsmål inom nyckelprestationsområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet för varje referensperiod.*
- b) Prestationsplaner inklusive bindande prestationsmål inom de nyckelprestationsområden som nämns i punkt a, för varje referensperiod.*
- c) Regelbunden granskning, övervakning och benchmarking av prestanda inom nyckelprestationsområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.*

Kommissionen får lägga till ytterligare nyckelprestationsområden för att fastställa prestationsmål eller för övervakningsändamål, när det är nödvändigt för att förbättra prestanda.”

(c) Punkterna 3–6 och 8 ska utgå.

(d) Punkt 7 ska omnumreras till punkt 3, med följande lydelse:

”Leden a, b och c i punkt 2 ska baseras på följande:

- a) Insamling, validering, undersökning, utvärdering och spridning av relevanta uppgifter om prestanda hos flygtrafiktjänster och nätfunktioner från alla relevanta parter, bland dem leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatsoperatörer, nationella tillsynsmyndigheter, nationella behöriga myndigheter, medlemsstaterna, byrån, nätverksförvaltaren och Eurocontrol.*
- b) Viktiga prestationsindikatorer för fastställande av mål inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.*
- c) Indikatorer för att övervaka prestationer inom nyckelprestationsområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.*
- d) En metod för utarbetande av prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster, och en metod för utarbetande av prestationsplanen och prestationsmålen för nätverksfunktionerna.*
- e) Bedömningen av utkasten till prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner.*
- 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.*
- h) Incitamentsystem, inbegripet för negativa ekonomiska incitament som är tillämpliga om en leverantör av flygtrafikledningstjänster inte uppfyller de relevanta bindande prestationsmålen under referensperioden eller om leverantören inte har genomfört de relevanta gemensamma projekt som avses i artikel 35. Sådana negativa ekonomiska incitament ska särskilt ta hänsyn till försämringen av kvaliteten på tjänster som tillhandahålls av den leverantören, som ett resultat av att prestandamålen inte*

uppfylls eller av att de gemensamma projekten inte genomförs, och den därav följande inverkan på nätverket.

i) Riskdelningsmekanismer med avseende på trafik och kostnader.

j) Tidsplaner för fastställande av mål, bedömning av prestationsplaner och prestationsmål, övervakning och benchmarking.

k) En metod för fördelning av kostnader som är gemensamma för flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon mellan de två tjänstekategorierna.

l) Mekanismer för att hantera oförutsebara och betydande händelser som har en väsentlig inverkan på genomförandet av prestations- och avgiftssystemen.”.

(52) En ny artikel 11 ska införas, med rubriken ”Fastställande av unionsomfattande prestationsmål” och följande lydelse:

”1. ”Kommissionen ska anta de unionsomfattande prestationsmålen för flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet för varje referensperiod, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 37.2 och i enlighet med punkterna 2–3 i den här artikeln. I samband med de unionstäckande prestationsmålen får kommissionen fastställa kompletterande utgångsvärden, nedbrytningsvärden eller benchmarkgrupper, i syfte att möjliggöra bedömning och godkännande av utkast till prestationsplaner i enlighet med de kriterier som avses i artikel 13.3.

2. De unionsomfattande prestationsmål som avses i punkt 1 ska fastställas på grundval av följande grundläggande kriterier:

a) De ska gradvis och kontinuerligt driva fram förbättringar med avseende på flygtrafiktjänsternas operativa och ekonomiska prestanda.

b) De ska vara realistiska och möjliga att uppnå under den berörda referensperioden, samtidigt som de främjar en mer långsiktig strukturell och teknisk utveckling som möjliggör ett effektivt, hållbart och resiliellt tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

3. I syfte att förbereda sina beslut om unionsomfattande prestationsmål ska kommissionen samla in alla nödvändiga synpunkter från berörda parter. På begäran av kommissionen ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning bistå kommissionen med analys och förberedelse av dessa beslut genom ett yttrande.”.

(53) Artikel 12 ska utgå.

(54) Artikel 13 ska omnumreras till artikel 19, med följande lydelse:

”1. Utan att det påverkar medlemsstaternas möjlighet att med offentliga medel finansiera tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster som omfattas av denna artikel, ska avgifter för flygtrafiktjänster fastställas, tillämpas och tas ut från luftrumets användare.

2. Avgifterna ska baseras på kostnaderna för leverantörer av flygtrafikledningstjänster avseende tjänster och funktioner som tillhandahålls till gagn för luftrumets användare under fasta referensperioder enligt definitionen i artikel 10.2. Dessa kostnader får inbegripa en rimlig avkastning på tillgångar för att bidra till nödvändiga kapitalförbättringar.

3. Avgifterna ska främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet samt

uppnå prestationsmålen, och de ska främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster samtidigt som de minskar luftfartens miljöpåverkan.

4. Intäkter från avgifter som tas ut från luftrumets användare kan leda till finansiella överskott eller underskott för leverantörer av flygtrafikledningstjänster på grund av tillämpningen av de incitamentsystem som avses i artikel 10.3 h och de riskdelningsmekanismer som avses i artikel 10.3 i.

5. Intäkter från avgifter som tas ut från luftrumets användare i enlighet med denna artikel får inte användas för att finansiera tjänster som tillhandahålls på marknadsvillkor i enlighet med artikel 8.

6. Finansiella data om fastställda kostnader, faktiska kostnader och intäkter för utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska rapporteras till de nationella tillsynsmyndigheterna och till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning och ska offentliggöras.”.

(55) Artikel 14 ska omnumreras till artikel 24. Rubriken ska ersättas med ”Granskning av överensstämmelse med prestations- och avgiftssystemen” och texten ska ha följande lydelse:

”1. Kommissionen ska regelbundet granska hur leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och medlemsstaterna, beroende på vad som är tillämpligt, efterlever artiklarna 10–17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23. Kommissionen ska agera i samråd med byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning och med nationella tillsynsmyndigheter.

2. På begäran av en eller flera medlemsstater, en nationell tillsynsmyndighet eller kommissionen ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning undersöka alla påståenden om bristande efterlevnad som avses i punkt 1. Om den har indikationer på sådan bristande efterlevnad får byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning inleda en utredning på eget initiativ. Den ska slutföra utredningen inom fyra månader från mottagandet av en begäran, efter att ha hört medlemsstaten, den berörda nationella tillsynsmyndigheten och den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 41.1 ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning delge de berörda medlemsstaterna, de berörda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och kommissionen resultaten av utredningen.

3. Kommissionen får avge ett yttrande om huruvida medlemsstater och/eller leverantörer av flygtrafikledningstjänster har efterlevt artiklarna 10–17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23 och ska anmäla detta yttrande till medlemsstaten eller medlemsstaterna och den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänster.”.

(56) Artikel 15 ska omnumreras till artikel 35 (i kapitel V i det ändrade förslaget), med följande lydelse:

”1. Kommissionen får inrätta gemensamma projekt för att genomföra de väsentliga operativa förändringar som identifieras i den europeiska ATM-generalplanen och som har en inverkan på hela nätverket.

2. Kommissionen får också inrätta styrningsmekanismer för gemensamma projekt och deras genomförande.

3. *Gemensamma projekt kan vara berättigade till unionsfinansiering. 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 10, och undersöka 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.”.*

(57) Artikel 16 ska utgå.

(58) Artikel 17 ska ersättas med artiklarna 26 och 27 (i kapitel IV i det ändrade förslaget), med följande lydelse:

”Artikel 26

Nätverkets funktioner

1. *Nätverket för flygledningstjänsten (ATM) ska genom sina uppgifter säkerställa en hållbar och effektiv användning av luftrummet och av knappa resurser. De ska också säkerställa att luftrumets användare kan trafikera miljömässigt optimala flygvägar samtidigt som maximal tillgång till luftrum och flygtrafiktjänster möjliggörs. Dessa uppgifter, förtecknade i punkterna 2 och 3, ska stödja uppnåendet av de unionsomfattande prestationsmålen och baseras på operativa krav.*

2. *De nätverksfunktioner som avses i punkt 1 omfattar följande:*

a) *Utveckling och förvaltning av de europeiska luftrumsstrukturerna.*

b) *Flödesplanering.*

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

3. *De nätverksfunktioner som avses i punkt 1 omfattar även följande:*

a) *Optimering av luftrumets utformning för nätverket och underlättande av delegering av tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster genom samarbete med leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och medlemsstaternas myndigheter.*

b) *Styrning av belastningen i fråga om flygkontrolltjänstens kapacitet i nätverket i enlighet med den bindande operativa planen för nätverket (NOP).*

c) *Funktion för samordning och stöd i händelse av nätverkskris.*

d) *Flödes- och kapacitetsplanering.*

e) *Hantering av planering, övervakning och samordning av genomförandeåtgärder avseende utbyggnaden av infrastruktur i det europeiska ATM-nätet, i enlighet med den europeiska ATM-generalplanen, med beaktande av operativa behov och tillhörande operativa förfaranden.*

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

4. *De uppgifter som förtecknas i punkterna 2 och 3 ska inte inbegripa antagandet av bindande bestämmelser av allmän räckvidd eller fattandet av politiska beslut. De ska utföras i samarbete med militära myndigheter i enlighet med överenskomna rutiner för flexibel användning av luftrummet.*

5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 36 för att ändra denna förordning i syfte att lägga till funktioner utöver dem som förtecknas i punkterna 2 och 3, om så krävs för nätverkets funktion och prestanda.

Artikel 27

Nätverksförvaltaren

1. För att uppnå de mål som avses i artikel 26 ska kommissionen, vid behov med stöd av byrån, säkerställa att nätverksförvaltaren bidrar till verkställandet av de nätverksfunktioner som anges i artikel 26 genom att utföra de uppgifter som avses i punkt 4.

2. Kommissionen får tillsätta ett 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.

3. Nätverksförvaltarens uppgifter ska utföras på ett oberoende, opartiskt och kostnadseffektivt sätt. De ska styras på lämpligt sätt, med erkännande av principen om separat ansvar för tillhandahållande av tjänster respektive reglerande uppgifter, om det behöriga organ som utnämnts till nätverksförvaltare också har reglerande uppgifter. Nätverksförvaltaren ska när uppgifterna utförs beakta behoven för hela nätverket för flygledningstjänsten och fullt ut engagera luftrumets användare, leverantörerna av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörerna och militären.

4. Nätverksförvaltaren ska bidra till verkställandet av nätverksfunktionerna genom stödåtgärder som syftar till säker och effektiv planering och drift av nätverket under normala förhållanden och krisförhållanden och genom 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 ta hänsyn till behovet av att fullt ut integrera flygplatserna i nätverket.

5. Nätverksförvaltaren ska ha ett nära samarbete med byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning för att säkerställa att de prestationsmål som avses i artikel 10 på ett adekvat sätt återspeglas i den kapacitet som ska tillhandahållas av enskilda leverantörer av flygtrafiktjänster och som nätverksförvaltaren och dessa leverantörer av flygtrafiktjänster kommer överens om i den operativa planen för nätverket.

6. Nätverksförvaltaren ska

a) besluta om enskilda åtgärder för att genomföra nätverksfunktionerna och för att stödja ett effektivt genomförande av den bindande operativa planen för nätverket och uppnåendet av de bindande prestationsmålen,

b) ge råd till kommissionen och tillhandahålla relevant information till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning 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. Nätverksförvaltaren ska fatta beslut 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. Processen för gemensamt beslutsfattande ska främja nätverkets intressen.

8. Genom genomförandeakter som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 ska kommissionen fastställa närmare bestämmelser för verkställandet av nätverksfunktionerna, nätverksförvaltarens uppgifter, styrningsmekanismer inbegripet beslutsprocesser samt krishantering.

9. Aspekter avseende utformning av luftrumsstrukturer utöver de som avses i artikel 26.2 och 26.3 ska behandlas av medlemsstaterna. I detta avseende ska medlemsstaterna beakta 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.”.

(59) Artikel 18 ska utgå.

(60) Artikel 19 ska omnumreras till artikel 29 (i kapitel IV i det ändrade förslaget). Första meningen ska ersättas med följande:

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

I fjärde meningen ska hänvisningen till ”artikel 27.3” ersättas med ”artikel 37.3”.

(61) Artikel 20 ska omnumreras till artikel 30 (i kapitel IV i det ändrade förslaget), med följande lydelse:

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 luftrumsblock, och underrätta kommissionen om detta.”.

(62) Artikel 21 ska omnumreras till artikel 25. rubriken ska ersättas med ”Insyn i räkenskaper hos leverantörer av flygtrafiktjänster” och texten ska ha följande lydelse:

”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 och byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning ska ha rätt att få tillgång till räkenskaperna hos de leverantörer av flygtrafiktjänster som står under deras tillsyn. Medlemsstaterna får besluta att bevilja andra 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 gemensamma informationstjänster,

c) den tillhandahåller flygtrafiktjänster i unionen och i tredjeländer.

De fastställda kostnaderna, de faktiska kostnaderna och intäkterna som härrör från flygtrafiktjänster ska delas upp i personalkostnader, andra driftskostnader än personalkostnader, avskrivningskostnader, kapitalkostnader, kostnader för avgifter som betalas till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning samt extraordinära kostnader och de ska offentliggöras, med förbehåll för skyddet av konfidentiell information.

4. *De finansiella uppgifter om kostnader och intäkter 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. Slutsatserna från granskningen ska offentliggöras.”.*

(63) Artikel 22 ska omnumreras till artikel 31 (i kapitel IV i det ändrade förslaget). Rubriken ska ersättas med ”Operativa data för allmän flygtrafik – tillgänglighet och tillträde” och texten ska ha följande lydelse:

”1. När det gäller allmän flygtrafik ska relevanta operativa data göras tillgängliga i realtid, på icke-diskriminerande grund och utan att det påverkar säkerhets- eller försvarspolitiska intressen, av alla leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumsanvändare, flygplatser och nätverksförvaltaren, även på gränsöverskridande basis och på unionsnivå. Sådan tillgänglighet ska gynna certifierade leverantörer av flygtrafikledningstjänster eller leverantörer av flygtrafikledningstjänster som avgett en deklaration, enheter som har ett dokumenterat intresse av att överväga tillhandahållande av flygtrafiktjänster, luftrumsanvändare och flygplatser samt nätverksförvaltaren. Uppgifterna ska användas endast för verksamhetsrelaterade ändamål.

2. *Priserna för den tjänst som avses i punkt 1 ska baseras på marginalkostnaden för att göra dessa data tillgängliga.*

3. *Tillträde till relevanta operativa data enligt punkt 1 ska beviljas de myndigheter som ansvarar för säkerhetstillsyn, prestationstillsyn och nätverkstillsyn, inbegripet byrån.*

4. *Kommissionen får fastställa detaljerade krav för tillgängliggörande av och tillträde till data i enlighet med punkterna 1 och 3 och metoden för fastställande av de priser som avses i punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.”.*

(64) En ny artikel 12 ska införas, med rubriken ”Klassificering av flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon” och följande lydelse:

”1. ”Innan varje referensperiod inleds ska varje medlemsstat meddela kommissionen vilka flygtrafiktjänster som ska tillhandahållas under den perioden i det luftrum den ansvarar för och som den avser att klassificera som flygtrafiktjänster underväg respektive flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon. Samtidigt ska varje medlemsstat underrätta kommissionen om vilka leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämnts för dessa respektive tjänster.

2. I god tid före inledningen av den relevanta referensperioden ska kommissionen anta genomförandebeslut riktade till varje medlemsstat om huruvida den planerade klassificeringen av de berörda tjänsterna uppfyller kriterierna i artikel 2.28 och 2.55. På begäran av kommissionen ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning bistå kommissionen med analys och förberedelse av dessa beslut genom ett yttrande.

3. Om det i ett beslut som antas enligt punkt 2 konstateras att den planerade klassificeringen inte uppfyller kriterierna i artikel 2.28 och 2.55 ska den berörda medlemsstaten, med beaktande av det beslutet, lämna in en ny anmälan vars villkor uppfyller dessa kriterier. Kommissionen ska fatta beslut om denna anmälan i enlighet med punkt 2.

4. De berörda utnämnda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska basera sina utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon på de klassificeringar som av kommissionen har konstaterats uppfylla kriterierna i artikel 2.28 och 2.55. Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning grunda sig på samma klassificeringar när den bedömer kostnadsfördelningen mellan flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon enligt artikel 13.3.”.

(65) En ny artikel 13 ska införas, med rubriken ”Prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster underväg som tillhandahålls av utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster” och följande lydelse:

”1. ”De utnämnda leverantörerna av flygtrafiktjänster underväg ska, för varje referensperiod, anta utkast till prestationsplaner för alla flygtrafiktjänster underväg som de tillhandahåller och, i tillämpliga fall, upphandlar från andra leverantörer.

Utkasten till prestationsplaner ska antas efter det att unionsomfattande prestationsmål har fastställts och före inledningen av den berörda referensperioden. De ska innehålla prestationsmål för flygtrafiktjänster underväg inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, i överensstämmelse med de unionsomfattande prestationsmålen. Dessa utkast till prestationsplaner ska ta hänsyn till den europeiska ATM-generalplanen. Utkasten till prestationsplaner ska offentliggöras.

2. De utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster underväg som avses i punkt 1 ska innehålla relevant information från nätverksförvaltaren. Utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska, innan de antar dessa utkast till planer, samråda med företrädare för luftrumets användare och, i förekommande fall, militära myndigheter, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare. De utnämnda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska också lämna in dessa planer till den nationella behöriga myndighet som ansvarar för deras certifiering, som ska kontrollera planernas överensstämmelse med förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav.

3. Utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster under väg ska innehålla prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg som är förenliga med respektive unionsomfattande prestationsmål inom alla nyckelprestationsområden och uppfyller de ytterligare villkor som fastställs i tredje stycket.

Överensstämmelse mellan prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg och unionstäckande prestationsmål ska fastställas i enlighet med 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 och andra leverantörer av flygtrafikledningstjänster som ingår i samma benchmarkgrupp.

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.

b) Utkastet till prestationsplan måste vara fullständigt i fråga om data och underlag.

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

4. Fördelningen av kostnaderna mellan flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska bedömas av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning på grundval av den metod som avses i artikel 10.3 k och klassificeringen av de olika tjänsterna enligt kommissionens bedömning i enlighet med artikel 12.

5. De utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster under väg som avses i punkt 1, i förekommande fall inklusive kostnadsfördelningen mellan flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, ska lämnas in till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning för bedömning och godkännande.

6. När det gäller en utnämnd leverantör av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller både flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning först bedöma kostnadsfördelningen mellan de respektive tjänsterna i enlighet med punkt 4.

Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning konstaterar att kostnadsfördelningen inte överensstämmer med den metod eller den klassificering som avses i punkt 4, ska den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster lägga fram ett nytt utkast till prestationsplan som överensstämmer med den metoden och den klassificeringen.

Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning konstaterar att kostnadsfördelningen överensstämmer med den metoden och den klassificeringen, ska den fatta ett beslut om detta och underrätta den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster och den berörda nationella tillsynsmyndigheten. Den nationella tillsynsmyndigheten ska vara bunden av slutsatserna i det beslutet när det gäller kostnadsfördelningen avseende bedömningen av det utkast till prestationsplan för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som avses i artikel 14.

7. Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning bedöma prestationsmålen för flygtrafiktjänster under väg och prestationsplanerna i enlighet med de kriterier och villkor som anges i punkt 3. Om punkt 6 är tillämplig ska denna bedömning göras efter det att ett beslut om kostnadsfördelning har fattats i enlighet med punkt 6 fjärde stycket.

Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning konstaterar att utkastet till prestationsplan uppfyller dessa kriterier och villkor ska den godkänna utkastet.

Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning konstaterar att ett eller flera prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg inte överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen eller att prestationsplanen inte uppfyller de ytterligare villkor som anges i punkt 3, ska den neka att utfärda godkännandet.

8. Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning har vägrat att godkänna ett utkast till prestationsplan i enlighet med punkt 7 ska ett reviderat utkast till prestationsplan läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster, vid behov inklusive reviderade mål.

9. Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning bedöma det reviderade utkast till prestationsplan som avses i punkt 8 i enlighet med de kriterier och villkor som anges i punkt 3. Om ett reviderat utkast till prestationsplan uppfyller dessa kriterier och villkor ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning godkänna det.

Om ett reviderat utkast till prestationsplan inte uppfyller dessa kriterier och villkor ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning neka att godkänna det och kräva att den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster lägger fram ett slutligt utkast till prestationsplan.

Om det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 8 avslås eftersom det innehåller prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg som inte är förenliga med de unionsomfattande prestationsmålen, ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning fastställa prestationsmål som är förenliga med de unionsomfattande prestationsmålen för den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster, med beaktande av de slutsatser som dras i det beslut som avses i punkt 7. Det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster ska inbegripa de prestationsmål som sålunda fastställts av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning samt de åtgärder som ska vidtas för att uppnå dessa mål.

Om godkännande av det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 8 avslås endast på grund av att det inte uppfyller villkoren i punkt 3 tredje stycket, ska det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster inbegripa de prestationsmål som anges i utkastet till prestationsplan och som av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning anses

överensstämma med de unionsomfattande prestationsmålen, och det ska innehålla de ändringar som är nödvändiga med hänsyn till de villkor som byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning befunnit vara uppfyllda.

Om godkännande av det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 8 avslås eftersom det innehåller prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg som inte överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen och eftersom det dessutom inte uppfyller villkoren i punkt 3 tredje stycket, ska det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster inbegripa de prestationsmål som fastställts av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning i enlighet med tredje stycket och de åtgärder som ska vidtas för att uppnå dessa mål, och det ska innehålla de ändringar som är nödvändiga med hänsyn till de villkor som byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning befunnit vara uppfyllda.

10. Utkast till prestationsplaner som godkänts av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning ska antas av de berörda utnämnda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster som slutgiltiga planer och ska offentliggöras.

11. Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning, inom de tidsfrister som avses i de genomförandeakter som ska antas i enlighet med artikel 18, regelbundet utfärda rapporter om övervakningen av prestanda för flygtrafiktjänster under väg och nätverksfunktioner, inbegripet regelbundna bedömningar av uppnåendet av de unionsomfattande prestationsmålen under väg och av prestationsmålen för flygtrafiktjänster under väg för leverantörer av flygtrafiktjänster, och ska offentliggöra resultaten av dessa bedömningar.

Den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster ska tillhandahålla den information och de data som krävs för övervakningen av flygtrafiktjänsternas prestanda. Detta ska omfatta information och data avseende faktiska kostnader och intäkter. Om prestationsmålen inte uppnås eller prestationsplanen inte genomförs korrekt ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning utfärda beslut med krav på korrigerande åtgärder som ska vidtas av leverantörerna av flygtrafikledningstjänster. Dessa korrigerande åtgärder får, när det är objektivt nödvändigt, inbegripa ett krav på att en leverantör av flygtrafikledningstjänster ska delegera tillhandahållandet av de relevanta tjänsterna till en annan leverantör av flygtrafikledningstjänster. Om prestationsmålen fortfarande inte uppnås, eller om prestationsplanen fortsatt genomförs felaktigt eller om föreskrivna korrigerande åtgärder inte tillämpas eller inte tillämpas korrekt, ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning genomföra en utredning och avge ett yttrande till kommissionen i enlighet med artikel 24.2. Kommissionen får vidta åtgärder i enlighet med artikel 24.3.”

(66) En ny artikel 14 ska införas, med rubriken ”Prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som tillhandahålls av utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster” och följande lydelse:

”1. De leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämnts för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska, för varje referensperiod, anta utkast till prestationsplaner för alla flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som de tillhandahåller och, i tillämpliga fall, upphandlar från andra leverantörer.

Utkasten till prestationsplaner ska antas efter det att unionsomfattande prestationsmål har fastställts och före inledningen av den berörda referensperioden. De ska innehålla prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, i överensstämmelse med de unionsomfattande

prestationsmålen. Dessa utkast till prestationsplaner ska ta hänsyn till den europeiska ATM-generalplanen. Utkasten till prestationsplaner ska offentliggöras.

2. De utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som avses i punkt 1 ska innehålla relevant information från nätverksförvaltaren. Utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska, innan de antar dessa utkast till planer, samråda med företrädare för luftrumets användare och, i förekommande fall, militära myndigheter, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare. De utnämnda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska också lämna in dessa planer till den nationella behöriga myndighet som ansvarar för deras certifiering, som ska kontrollera planernas överensstämmelse med förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav.

3. Utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska innehålla prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som är förenliga med respektive unionsomfattande prestationsmål inom alla nyckelprestationsområden och uppfyller de ytterligare villkor som fastställs i tredje stycket.

Överensstämmelse mellan prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon och unionstäckande prestationsmål ska fastställas i enlighet med 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 och andra leverantörer av flygtrafikledningstjänster som ingår i samma benchmarkgrupp.

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.

b) Utkastet till prestationsplan måste vara fullständigt i fråga om data och underlag.

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

4. De utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som avses i punkt 1 ska lämnas till den nationella tillsynsmyndigheten för bedömning och godkännande.

5. När det gäller en utnämnd leverantör av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller både flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska det utkast till prestationsplan för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som ska lämnas in till den nationella tillsynsmyndigheten vara den plan som ska vara föremål för ett positivt beslut om kostnadsfördelningen som fattas av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning i enlighet med artikel 13.6 tredje stycket.

6. Den nationella tillsynsmyndigheten ska bedöma prestationsmålen för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon och prestationsplanerna i enlighet med de kriterier och villkor som anges i punkt 3. Om punkt 5 är tillämplig ska den nationella tillsynsmyndigheten grunda sin bedömning på slutsatserna i det beslut som fattats av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning vad gäller kostnadsfördelningen.

Om den nationella tillsynsmyndigheten konstaterar att utkastet till prestationsplan uppfyller dessa kriterier och villkor ska den godkänna utkastet.

Om den nationella tillsynsmyndigheten konstaterar att ett eller flera prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon inte överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen eller att prestationsplanen inte uppfyller de ytterligare villkor som anges i punkt 3, ska den neka att utfärda godkännandet.

7. Om den nationella tillsynsmyndigheten har nekat att godkänna ett utkast till prestationsplan i enlighet med punkt 6 ska ett reviderat utkast till prestationsplan läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster, vid behov inbegripet reviderade mål.

8. Den nationella tillsynsmyndigheten ska bedöma det reviderade utkast till prestationsplan som avses i punkt 7 i enlighet med de kriterier och villkor som anges i punkt 3. Om ett reviderat utkast till prestationsplan uppfyller dessa kriterier och villkor ska den nationella tillsynsmyndigheten godkänna det.

Om ett reviderat utkast till prestationsplan inte uppfyller dessa kriterier och villkor ska den nationella tillsynsmyndigheten neka att godkänna det och kräva att den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster lägger fram ett slutligt utkast till prestationsplan.

Om det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 7 avslås eftersom det innehåller prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som inte är förenliga med de unionsomfattande prestationsmålen, ska den nationella tillsynsmyndigheten fastställa prestationsmål som är förenliga med de unionsomfattande prestationsmålen för den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster, med beaktande av de slutsatser som dras i det beslut som avses i punkt 6. Det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster ska inbegripa de prestationsmål som sålunda fastställts av den nationella tillsynsmyndigheten samt de åtgärder som ska vidtas för att uppnå dessa mål.

Om godkännande av det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 7 avslås endast på grund av att det inte uppfyller villkoren i punkt 3 tredje stycket, ska det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster inbegripa de prestationsmål som anges i utkastet till prestationsplan och som av den nationella tillsynsmyndigheten anses överensstämma med de unionsomfattande prestationsmålen, och det ska innehålla de ändringar som är nödvändiga med hänsyn till de villkor som den nationella tillsynsmyndigheten befunnit vara ouppfyllda.

Om godkännande av det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 7 avslås eftersom det innehåller prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som inte överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen och eftersom det dessutom inte uppfyller villkoren i punkt 3 tredje stycket, ska det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av

flygtrafikledningstjänster inbegripa de prestationsmål som fastställts av den nationella tillsynsmyndigheten i enlighet med tredje stycket och de åtgärder som ska vidtas för att uppnå dessa mål, och det ska innehålla de ändringar som är nödvändiga med hänsyn till de villkor som den nationella tillsynsmyndigheten befunnit vara ouppfyllda.

9. Utkast till prestationsplaner som godkänts av den nationella tillsynsmyndigheten ska antas av de berörda utnämnda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster som slutgiltiga planer och ska offentliggöras.

10. Den berörda nationella tillsynsmyndigheten ska regelbundet utfärda rapporter om övervakningen av prestanda för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, inbegripet regelbundna bedömningar av uppnåendet av prestationsmålen för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon för leverantörer av flygtrafikledningstjänster, och den ska offentliggöra resultaten av dessa bedömningar.

Den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster ska tillhandahålla den information och de data som krävs för övervakningen av flygtrafiktjänsternas prestanda. Detta ska omfatta information och data avseende faktiska kostnader och intäkter.

Om prestationsmålen inte uppnås eller prestationsplanen inte genomförs korrekt ska den nationella tillsynsmyndigheten utfärda beslut med krav på korrigerande åtgärder som ska vidtas av leverantörerna av flygtrafikledningstjänster. Dessa korrigerande åtgärder får, när det är objektivt nödvändigt, inbegripa ett krav på att en leverantör av flygtrafikledningstjänster ska delegera tillhandahållandet av de relevanta tjänsterna till en annan leverantör av flygtrafikledningstjänster. Om prestationsmålen fortfarande inte uppnås, eller om prestationsplanen fortsatt genomförs felaktigt eller om föreskrivna korrigerande åtgärder inte tillämpas eller inte tillämpas korrekt, ska den nationella tillsynsmyndigheten begära att byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning ska genomföra en utredning i enlighet med artikel 24.2, och kommissionen får vidta åtgärder i enlighet med artikel 24.3.

11. Medlemsstaterna ska säkerställa att beslut som fattas av den nationella tillsynsmyndigheten enligt denna artikel kan bli föremål för rättslig prövning.

12. Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning utför en nationell tillsynsmyndighets uppgifter i enlighet med artikel 3.8, ska utkasten till prestationsplaner för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon lämnas till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning tillsammans med utkastet till prestationsplaner för flygtrafiktjänster under väg. Om byrån har fattat ett beslut avseende kostnadsfördelningen enligt artikel 13.6 tredje stycket ska detta beslut vara bindande för byrån när det gäller bedömningen av utkasten till prestationsplaner för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon.”.

(67) En ny artikel 15 ska införas, med rubriken ”Byråns roll i dess egenskap av organ för prestationsgranskning när det gäller övervakningen av unionsomfattande prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon” och följande lydelse:

”1. Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning regelbundet upprätta en unionsomfattande översikt över prestandan för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon och över hur den förhåller sig till unionsomfattande prestationsmål.

2. För utarbetandet av den översikt som avses i punkt 1 ska de nationella tillsynsmyndigheterna anmäla sina rapporter som avses i artikel 14.10 till byrån i dess roll

som organ för prestationsgranskning, och de ska tillhandahålla all annan information som byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning kan begära för dessa ändamål.”.

(68) En ny artikel 16 ska införas, med rubriken ”Prestationsplan för nätverket” och följande lydelse:

”1. Nätverksförvaltaren ska för varje referensperiod utarbeta ett utkast till prestationsplan för nätverket för alla nätverksfunktioner som den utför.

Utkastet till prestationsplan för nätverket ska utarbetas efter det att unionsomfattande prestationsmål har fastställts och före inledningen av den berörda referensperioden. Den ska innehålla prestationsmål inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.

2. Utkastet till prestationsplan för nätverket ska överlämnas till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning och till kommissionen.

Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning på begäran av kommissionen avge ett yttrande till kommissionen om 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 dessutom för den tidsram som omfattar både den föregående referensperioden och den referensperiod som omfattas av prestationsplanen.

b) Fullständigheten i utkastet till prestationsplan för nätverket när det gäller data och underlag.

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 får kommissionen begära att nätverksförvaltaren lämnar in ett reviderat utkast till prestationsplan för nätverket.”.

(69) En ny artikel 17 ska införas, med rubriken ”Översyn av prestationsmål och prestationsplaner under en referensperiod” och följande lydelse:

”1. Om de unionsomfattande prestationsmålen under en referensperiod inte längre är tillräckliga, mot bakgrund av väsentligt ändrade omständigheter, och om översynen av mål är nödvändig och proportionell, ska kommissionen se över dessa unionsomfattande prestationsmål. Artikel 11 ska tillämpas på ett sådant beslut. Efter en sådan översyn ska utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster anta nya utkast till prestationsplaner, för vilka artiklarna 13 och 14 ska tillämpas. Nätverksförvaltaren ska utarbeta ett nytt utkast till prestationsplan för nätverket, för vilket artikel 16 ska tillämpas.

2. Beslutet om de reviderade unionsomfattande prestationsmål som avses i punkt 1 ska inbegripa övergångsbestämmelser för perioden fram till dess att de slutgiltiga prestationsplaner som antagits enligt artikel 13.6 och artikel 14.6 blir tillämpliga.

3. Utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster får begära tillstånd från byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning när det gäller flygtrafiktjänster under väg, eller från den berörda nationella tillsynsmyndigheten när det gäller flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, för att revidera ett eller flera prestationsmål under en referensperiod. En sådan begäran kan göras om tröskelvärdena för varning uppnås, eller om de utnämnda

leverantörerna av flygtrafikledningstjänster visar 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.

4. Byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning vad gäller flygtrafiktjänster under väg, eller den berörda nationella tillsynsmyndigheten vad gäller flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, ska ge den utnämnda berörda leverantören av flygtrafikledningstjänster tillstånd att genomföra den planerade översynen endast om den är nödvändig och proportionell, och om de reviderade prestationsmålen säkerställer att överensstämmelse med de unionsomfattande prestationsmålen upprätthålls. Om tillstånd till översynen har getts ska utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster anta nya utkast till prestationsplaner i enlighet med förfarandena i artiklarna 13 och 14.”.

(70) En ny artikel 18 ska införas, med rubriken ”Genomförande av prestationssystemet” och följande lydelse:

”För genomförandet av prestationssystemet ska kommissionen anta detaljerade krav och förfaranden avseende artiklarna 10.3, 11, 12, 13, 14, 15, 16 och 17, särskilt när det gäller utarbetandet av utkast till prestationsplaner, fastställande av prestationsmål, kriterierna och villkoren för bedömning av dessa, metoden för fördelning av kostnaderna mellan flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, övervakningen av prestanda och utfärdande av korrigerande åtgärder, samt tidtabeller för alla förfaranden. Dessa krav och förfaranden ska fastställas i en genomförandeakt som antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 37.2.”.

(71) En ny artikel 20 ska införas, med rubriken ”Kostnadsbaser för avgifter” och följande lydelse:

”1. ”Kostnadsbaserna för avgifter för flygtrafiktjänster under väg och avgifter för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska bestå av de fastställda kostnaderna avseende tillhandahållandet av dessa tjänster i den berörda avgiftszonen för undervägsavgifter och den berörda terminalavgiftszonen, i enlighet med de prestationsplaner som antagits i enlighet med artiklarna 13 och 14.

2. De fastställda kostnader som avses i punkt 1 ska inbegripa kostnaderna för relevanta anläggningar och tjänster, lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration.

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

a) Kostnader som leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ådrar sig för avgifter som betalas till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning.

b) Kostnader eller delar därav som leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ådrar sig i samband med de nationella tillsynsmyndigheternas tillsyn över och certifiering av dessa, såvida inte medlemsstaterna använder andra finansiella resurser för att täcka sådana kostnader.

c) Kostnader som leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ådrar sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner, inbegripet de uppgifter som anförtrotts nätverksförvaltaren, såvida inte medlemsstaterna använder andra finansiella resurser för att täcka sådana kostnader.

4. Fastställda kostnader ska inte omfatta kostnaderna för sanktioner som medlemsstaterna fastställer enligt artikel 42 eller kostnaderna för eventuella korrigerande åtgärder som avses i artikel 13.11 och artikel 14.10.

5. Korssubventionering ska inte vara tillåten mellan flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon. Kostnader som hänför sig till både flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska fördelas proportionellt mellan flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon på grundval av en öppen metod. Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster ska vara tillåten i endera av dessa två kategorier endast när detta motiveras av objektiva skäl, 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 byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning, de nationella tillsynsmyndigheterna och kommissionen. För detta ändamål ska kostnaderna delas upp i enlighet med den särredovisning som avses i artikel 25.3 och genom åtskillnad mellan personalkostnader, andra driftskostnader än personalkostnader, avskrivningskostnader, kapitalkostnader, kostnader för avgifter som betalats till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning samt extraordinära kostnader.”.

(72) En ny artikel 21 ska införas, med rubriken ”Fastställande av enhetsavgifter” och följande lydelse:

”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.

2. Enhetsavgifter ska fastställas av de nationella tillsynsmyndigheterna, efter det att byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning har kontrollerat att de uppfyller kraven i artikel 19, artikel 20 och denna artikel. Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning konstaterar att en enhetsavgift inte uppfyller dessa krav ska enhetsavgiften ses över i enlighet därmed av den berörda nationella tillsynsmyndigheten. Om en enhetsavgift fortfarande inte uppfyller dessa krav ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning genomföra en utredning och avge ett yttrande till kommissionen i enlighet med artikel 24.2, och kommissionen får vidta åtgärder i enlighet med artikel 24.3.

För avgiftsändamål, och när överbelastning orsakar betydande nätverksproblem, inbegripet försämrad miljöprestanda, får kommissionen genom en genomförandeförordning som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 fastställa en gemensam enhetsavgift för flygtrafiktjänster underväg i hela det gemensamma europeiska luftrummet samt detaljerade regler och förfaranden för dess tillämpning. Den gemensamma enhetsavgift som avses i första stycket ska beräknas på grundval av ett viktat genomsnitt av de olika enhetsavgifterna för de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster. Intäkterna från den gemensamma enhetsavgiften ska omfördelas för att uppnå intäktsneutralitet för de berörda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster.”.

(73) En ny artikel 22 ska införas, med rubriken ”Fastställande av avgifter” och följande lydelse:

”1. Avgifter ska tas ut av luftrumets 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 luftrummet

för användning av samma tjänst ska ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori.

2. Avgiften för flygtrafiktjänster under väg 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. Avgiften ska bestå av en eller flera rörliga komponenter, var och en baserad på objektiva faktorer.

3. Avgiften för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon 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 avgiften för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska inflygningen och avgången avseende en flygning räknas som en enda flygning. Avgiften ska bestå av en eller flera rörliga komponenter, var och en baserad på objektiva faktorer.

4. Undantag från flygtrafikavgifter för vissa luftrumsanvändare, i synnerhet lätta luftfartyg och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag täcks av andra resurser och inte läggs över på andra luftrumsanvändare.

5. Avgifter ska anpassas för att uppmuntra leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatser och luftrumets användare att stödja förbättringar av miljöprestanda eller tjänstekvalitet, såsom 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.”.

(74) En ny artikel 23 ska införas, med rubriken ”Genomförande av avgiftssystemet” och följande lydelse:

”För genomförandet av avgiftssystemet ska kommissionen 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, incitamentssystemen och riskdelningsmekanismerna samt anpassningen av avgifter. Dessa krav och förfaranden ska fastställas i en genomförandeakt som antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 37.2.”.

Nytt kapitel IV: Nätverksförvaltning

(75) Ett nytt kapitel ska införas som kapitel IV, med rubriken ”Nätverksförvaltning”.

(76) Kapitlet består av artiklarna 26–31.

(77) I fråga om artiklarna 26, 27 och 29–31 hänvisas till punkterna (58), (60), (61) och (63) ovan.

(78) Den nya artikel 28 har rubriken ”Insyn i nätverksförvaltarens räkenskaper” och texten har följande lydelse:

”1. Nätverksförvaltaren ska upprätta, lämna in och offentliggöra sina finansiella räkenskaper. 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 och regelbundet underställas en oberoende revision.”.

Kapitel V: Luftrum, driftskompatibilitet och teknisk innovation

(79) Kapitel IV ska omnumreras till kapitel V, med titeln ”Luftrum, driftskompatibilitet och teknisk innovation”.

(80) Artikel 23 ska omnumreras till artikel 32, med följande lydelse:

”Utan att det påverkar medlemsstaternas offentliggörande av luftfartsinformation och i överensstämmelse med det offentliggörandet ska nätverksförvaltaren, i samarbete med kommissionen, 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.”.

(81) Artikel 24 ska utgå.

(82) En ny artikel 33 ska läggas till, med rubriken ”Flexibel användning av luftrummet” och följande lydelse:

”1. Med beaktande av hur de militära frågorna under deras ansvar är organiserade ska medlemsstaterna säkerställa tillämpningen, i överensstämmelse med den europeiska ATM-generalplanen, inom det gemensamma europeiska luftrummet av det koncept för flexibel användning av luftrummet som beskrivits av Icao och utarbetats av Eurocontrol för att underlätta luftrumsplanering och flygledningstjänst i samband med den gemensamma transportpolitiken.

2. Medlemsstaterna ska årligen rapportera till kommissionen om tillämpningen av systemet med en flexibel användning av luftrummet med avseende på det luftrum som omfattas av deras ansvar i samband med den gemensamma transportpolitiken.

3. När det blir nödvändigt att stärka och harmonisera tillämpningen av systemet med flexibel användning av luftrummet inom det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt efter rapporter som lagts fram av medlemsstater, ska kommissionen anta åtgärder inom ramen för den gemensamma transportpolitiken. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.”.

(83) En ny artikel 34 ska läggas till, med rubriken ”Sesar-samordning” och följande lydelse:

”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 samarbeta för att säkerställa en effektiv samordning mellan dessa tre faser för att åstadkomma en smidig och snabb övergång mellan dem.

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

Kapitel VI: Slutbestämmelser

(84) Kapitel V ska omnumreras till kapitel VI.

(85) Artikel 25 ska utgå.

(86) Artikel 26 ska omnumreras till artikel 36 och ändras på följande sätt:

(a) Punkt 2 ska ändras till följande lydelse:

”Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 6 och 26 ska ges till kommissionen för en period på sju år från och med [den dag då denna förordning offentliggörs]. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.”.

(b) I punkt 3 ska hänvisningarna till ”artikel 11.7, artikel 17.3 och artikel 25” ersättas med hänvisningar till ”artiklarna 6 och 26”.

(c) I inledningen av punkt 4 ska en ny mening läggas till:

”Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.”.

(d) I punkt 5 ska hänvisningarna till ”artikel 11.7, artikel 17.3 och artikel 25” ersättas med hänvisningar till ”artiklarna 6 och 26”.

(87) Artikel 27 ska omnumreras till artikel 37. I punkt 1 ska första meningen ersättas med följande:

”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.”.

(88) När det gäller artikel 28 hänvisas till punkt 45 ovan.

(89) Artikel 29 ska utgå.

(90) Artikel 30 ska omnumreras till artikel 39, med följande lydelse:

”Unionen och dess medlemsstater ska stödja och ha som mål att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta länder som inte är medlemmar av Europeiska unionen. I detta syfte ska de sträva efter att, inom ramen för avtal med angränsande tredjeländer, utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta dessa länder. Dessutom ska de sträva efter att samarbeta med dessa länder, antingen inom ramen för avtal 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.”.

(91) Artikel 31 ska omnumreras till artikel 40. Rubriken ska ersättas med följande: ”Stöd från andra organ, och artikeln ska ha följande lydelse:

”Kommissionen får begära stöd från andra organ för fullgörandet av sina uppgifter enligt denna förordning.”.

(92) Artikel 32 ska omnumreras till artikel 41, med följande lydelse:

”1. Varken de nationella tillsynsmyndigheterna, i enlighet med sin nationella lagstiftning, kommissionen, byrån, i eller utanför sin roll som organ för prestationsgranskning, eller nätverksförvaltaren får röja förtrolig information, särskilt om informationen avser leverantörer av flygtrafiktjänster, deras affärsmässiga förhållanden eller deras kostnadskomponenter.

2. Punkt 1 ska inte påverka de nationella tillsynsmyndigheternas, kommissionens eller byråns, i dess roll som organ för prestationsgranskning, rätt att röja information när detta behövs för att de ska kunna uppfylla sina uppgifter; ett sådant röjande ska vara proportionerligt och ta i beaktande de berättigade intressena för leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare, flygplatser eller andra relevanta berörda parter när det gäller skyddet av deras kommersiellt känsliga uppgifter.

3. Information och data som lämnas enligt avgiftssystemet som beskrivs i artiklarna 19–24, i synnerhet vad gäller fastställda kostnader, faktiska kostnader och intäkter med avseende på utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster, ska offentliggöras.

(93) Artikel 33 ska omnumreras till artikel 42. Första meningen ska ändras till följande lydelse:

”Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner som ska vara tillämpliga på i första hand lufrumsanvändares, flygplatsoperatörers och leverantörer av flygtrafiktjänsts överträdelser av denna förordning och av de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav, och ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de genomförs.”.

(94) Artikel 34 ska omnumreras till artikel 43, med följande lydelse:

”1. Kommissionen ska göra en utvärdering för att bedöma tillämpningen av denna förordning senast 2030. Kommissionen får när så är motiverat i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna som är relevanta för tillämpningen av denna förordning.

2. Kommissionen ska vidarebefordra sina slutsatser till Europaparlamentet och till rådet. Slutsatserna från utvärderingen ska offentliggöras.”.

(95) Artikel 35 ska omnumreras till artikel 44. Punktlistan är ändrad, vilket innebär att texten ska ha följande lydelse:

”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.”.

(96) Artikel 36 ska utgå.

(97) Artikel 37 ska omnumreras till artikel 45 och hänvisningen till förordning (EG) nr 552/2004 ska utgå.

(98) Artikel 38 ska omnumreras till artikel 46. Texten från det ursprungliga förslaget utgör punkt 1, och följande punkt ska införas som punkt 2:

”2. Artikel 3.3 ska tillämpas från och med den [Publikationsbyrån: Ange datum – 48 månader efter ikraftträdandet av denna förordning].

Artiklarna 10–24 ska tillämpas från och med den 1 juli 2023. 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.

Artikel 26.3 och artikel 32 ska tillämpas på nätverksförvaltaren från och med den dag då ett tillsättningsbeslut, som antagits i enlighet med artikel 27.2 efter denna förordnings ikraftträdande och som omfattar dessa bestämmelser, blir tillämpligt.”.

Bilagor

(99) Bilaga I ska utgå.

(100) Bilaga II ska omnumreras till bilaga I och titeln ska ersättas med följande: ”Villkor som kan knytas till certifikat som avses i artikel 6”. Texten ska ha följande lydelse:

”Ytterligare villkor som knyts till certifikaten kan, i förekommande fall, avse följande:

a) Avgränsning eller begränsning av annan verksamhet än den som avser tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

b) Kontrakt, överenskommelser eller andra bestämmelser mellan tjänsteleverantören och en tredje part vilka rör tjänsterna.

c) Tillhandahållande av den information som rimligen kan krävas för att kontrollera kraven i artikel 6.1.

d) Andra villkor av rättslig art som inte är specifika för flygtrafiktjänster, t.ex. villkor som avser upphävande eller återkallande av certifikatet.”.

(101) En ny bilaga ska läggas till som bilaga II, med rubriken ”Upphävda förordningar och ändringar av dessa” och följande lydelse:

”

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1)	
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004	

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

”

(102) Bilaga III ska anpassas till de föreliggande ändrade förslaget.

För att underlätta läsning och granskning av förslaget bifogas hela förslaget till kodifiering i dess ändrade lydelse.

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 ☒ om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 ☒ 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 yttrande²¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

↓ ny

- (1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004²³, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004²⁴ och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004²⁵ har ändrats väsentligt. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör de förordningarna av tydlighetsskäl omarbetas.

²¹ ~~EGT C 241, 7.10.2002, s. 24, EUT C [...], [...], s. [...].~~

²² ~~EGT C 278, 14.11.2002, s. 13, EUT C [...], [...], s. [...].~~

²³ 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).

²⁴ 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).

²⁵ 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).

↓ 549/2004 skäl 1 (anpassad)

~~Genomförandet av den gemensamma transportpolitiken kräver ett effektivt system som möjliggör en säker och regelbunden luftfart och därmed underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.~~

↓ 549/2004 skäl 2 (anpassad)

~~Vid sitt extra möte i Lissabon den 23-24 mars 2000 uppmanade Europeiska rådet kommissionen att lägga fram förslag om lufrumsplanering, flygkontrolltjänst och flödesplanering på grundval av arbetet i kommissionens högnivågrupp för ett gemensamt europeiskt lufttrum. Denna grupp, som huvudsakligen bestod av civila och militära luftfartsmyndigheter i medlemsstaterna, lade fram sin rapport i november 2000.~~

↓ 1070/2009 skäl 2 (anpassad)

⇒ ny

- (2) Genom Europaparlamentets och rådets antagande av det första lagstiftningspaketet om det gemensamma europeiska lufttrummet, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska lufttrummet ("ramförordning"), förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska lufttrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster"), förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska lufttrummet ("förordning om lufttrummet") och förordning (EG) nr 552/2004²⁶ av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet") 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 1070/2009²⁷, stärkte det initiativ som tagits för att inrätta ett gemensamt europeiskt lufttrum 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) 2018/1139²⁸, eftersom de regler som

²⁶ 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).

²⁷ 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).

²⁸ 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).

är nödvändiga för driftskompatibilitet hos ATM-system, ATM-komponenter och ATM-förfaranden har införlivats i den förordningen. ↩

↓ ny

- (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.
-

↓ 550/2004 skäl 3 (anpassad)

~~I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 ("ramförordning")²⁹ fastställs ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 551/2004 skäl 4 (anpassad)

~~I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 ("ramförordning")³⁰ fastställs ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 551/2004 skäl 5 (anpassad)

- (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 ~~gemenskapens~~ ☒ unionens ☒ medlemsstater, om inte annat följer av tillämpliga internationella konventioner, verkställer myndighetsutövning genom kontroll av flygtrafik.
-

↓ 1070/2009 skäl 1

- (5) Genomförandet av den gemensamma transportpolitiken kräver ett effektivt luftransportssystem som möjliggör en säker, regelbunden och hållbar luftfart med optimal kapacitet och därmed underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.

²⁹ ~~Se sidan 1 i detta nummer av EUT.~~

³⁰ ~~Se sidan 1 i detta nummer av EUT.~~

↓ 1070/2009 skäl 37 (anpassad)

⇒ ny

- (6) Om man samtidigt vill höja standarderna för flygtrafiksäkerheten och förbättra den allmänna ☒ prestandan för ☒ ~~kvaliteten på~~ flygledningstjänster ☒ (ATM) ☒ och flygtrafiktjänster ☒ (ANS) ☒ för allmän flygtrafik i Europa måste hänsyn tas till den mänskliga faktorn. Medlemsstaterna bör därför ~~överväga att införa~~ ⇒ upprätthålla ⇐ principerna om en ”rättvissekultur”. ⇒ Yttrandena och rekommendationerna från expertgruppen för den mänskliga dimensionen³¹ i det gemensamma europeiska luftrummet bör övervägas och beaktas. ⇐

↓ ny

- (7) Förbättringar av miljöprestanda för ATM bidrar också direkt till uppnåendet av målen i Parisavtalet och i kommissionens europeiska gröna giv, särskilt genom minskningen av utsläpp från luftfarten.

↓ 549/2004 skäl 6 (anpassad)

- ~~(8)~~ Medlemsstaterna ☒ antog 2004 ☒ ~~har antagit~~ ett gemensamt uttalande om militära frågor i samband med det gemensamma europeiska luftrummet³². 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.

↓ 549/2004 skäl 3

~~För ett väl fungerande system för luftfart krävs flygtrafiktjänster med en enhetlig, hög säkerhetsnivå som möjliggör en optimal användning av det europeiska luftrummet och en enhetlig, hög flygsäkerhetsnivå, i linje med de allmännyttiga uppgifter, inbegripet skyldigheter mot allmänheten, som åligger flygtrafiktjänsterna. Mycket höga krav bör därför ställas på ansvarsmedvetande och kompetens i samband med utövandet av dessa uppgifter.~~

↓ 549/2004 skäl 4

~~Det gemensamma europeiska luftrumsinitiativet bör utvecklas i överensstämmelse med de skyldigheter som gemenskapens och dess medlemsstaters medlemskap i Eurocontrol medför, och i enlighet med de principer som fastställs i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart.~~

³¹ C(2017) 7518 final.

³² Se sidan 9 i detta nummer av EUT.

↓ 549/2004 skäl 5 (anpassad)

- (9) Beslut som rör innehållet, omfattning eller villkoren för genomförandet av militära operationer och militära övningar faller inte under ~~gemenskapens behörighet~~ ☒ unionens behörighet enligt artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ☒.
-

↓ 549/2004 skäl 23 (anpassad)

~~En överenskommelse om utökat samarbete i fråga om användningen av flygplatsen i Gibraltar träffades i London den 2 december 1987 mellan Konungariket Spanien och Förenade kungariket genom en gemensam förklaring från de båda ländernas utrikesministrar. Denna överenskommelse fungerar ännu inte i praktiken.~~

↓ 550/2004 skäl 1

~~Medlemsstaterna har i varierande utsträckning omstrukturerat sina nationella leverantörer av flygtrafiktjänster genom att öka deras självständighet och frihet att tillhandahålla tjänster. Det blir allt nödvändigare att se till att kraven på en lägsta nivå för att tillvarata allmänintresset tillgodoses i denna nya miljö.~~

↓ 550/2004 skäl 4

~~För att inrätta det gemensamma europeiska luftrummet bör bestämmelser som garanterar ett säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster antas vilka skall överensstämma med den organisation och användning av luftrummet som föreskrivs i 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")³³. Införandet av en harmoniserad organisation för tillhandahållande av sådana tjänster är viktigt för att kraven från luftrumets användare skall kunna tillgodoses i tillräcklig utsträckning och för en säker och effektiv reglering av flygtrafiken.~~

↓ 551/2004 skäl 1

~~Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum kräver ett harmoniserat tillvägagångssätt för att reglera luftrumets organisation och användning.~~

³³

~~Se sidan 20 i detta nummer av EUT.~~

↓ 551/2004 skäl 2 (anpassad)

~~I rapporten från högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum, i november 2000, anses det att luftrummet bör utformas, regleras och förvaltas strategiskt på europeisk basis.~~

↓ 551/2004 skäl 3 (anpassad)

~~I kommissionens meddelande av den 30 november 2001 om skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum uppmanas till en strukturell reform för att möjliggöra skapandet av det gemensamma europeiska luftrummet genom en stegvis mer integrerad förvaltning av luftrummet och utveckling av nya koncept och förfaranden för flygledningstjänst.~~

↓ 551/2004 skäl 6

~~Luftrummet är en gemensam resurs för alla användarkategorier som bör användas flexibelt av alla dessa kategorier för att säkerställa rättvisa och öppenhet, samtidigt som medlemsstaternas behov i fråga om säkerhet och försvar och deras åtaganden i internationella organisationer beaktas.~~

↓ 551/2004 skäl 7

~~En effektiv luftrumsplanering är grundläggande för att öka kapaciteten hos flygtrafikledningssystemet, ge optimal respons på olika användarkrav och uppnå den mest flexibla användningen av luftrummet.~~

↓ 549/2004 skäl 8

~~Av alla dessa skäl och för att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta ett större antal stater i Europa bör gemenskapen, med beaktande av den utveckling som sker inom Eurocontrol, fastställa gemensamma mål och ett åtgärdsprogram för att mobilisera gemenskapens, medlemsstaternas och de olika ekonomiska aktörernas insatser i syfte att inrätta ett mer integrerat luftrum: det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 549/2004 skäl 24

~~Eftersom målet för denna förordning, nämligen inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, och därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, med möjlighet till tillämpningsföreskrifter där särskilda lokala förhållanden beaktas, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.~~

↓ 549/2004 skäl 9

~~När medlemsstaterna ingriper för att säkerställa att gemenskapsbestämmelser efterlevs bör de myndigheter som utför efterlevnadskontroller vara i tillräcklig mån oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster.~~

↓ 549/2004 skäl 10

~~Flygtrafiktjänster, särskilt flygtrafikledningstjänster som är jämförbara med en offentlig myndighet, kräver en funktionell eller strukturell åtskillnad, och är juridiskt sett mycket olikartat organiserade i de olika medlemsstaterna.~~

↓ 549/2004 skäl 11

~~När det krävs oberoende revisioner av leverantörer av flygtrafiktjänster bör inspektioner som genomförs av officiella revisionsmyndigheter i de medlemsstater där den offentliga förvaltningen tillhandahåller sådana tjänster eller av ett offentligt organ som kontrolleras av ovannämnda myndigheter erkännas som oberoende, vare sig de revisionsrapporter som utarbetas offentliggörs eller inte.~~

↓ 1070/2009 skäl 9 (anpassad)

⇒ ny

- (10) För att säkerställa en enhetlig och välgrundad tillsyn över tjänsteleverantörer i hela Europa bör de nationella tillsynsmyndigheterna garanteras tillräckligt oberoende och tillräckliga resurser. Detta ~~oberoende~~ bör inte hindra ~~dessa myndigheter~~ ☒ 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 den nationella konkurrensmyndigheten. ⇐ ~~från att utföra sina uppdrag inom administrativa ramar.~~
-

↓ ny

- (11) Finansieringen av de nationella tillsynsmyndigheterna bör garantera deras oberoende och bör göra det möjligt för dem att verka i enlighet med principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet. Lämpliga förfaranden för tillsättning av personal bör bidra till att garantera de nationella tillsynsmyndigheternas oberoende, särskilt genom att säkerställa att personer med ansvar för strategiska beslut tillsätts av en offentlig myndighet som inte direkt utövar äganderätt över leverantörer av flygtrafiktjänster.

↓ 1070/2009 skäl 10

⇒ ny

- (12) Nationella tillsynsmyndigheter spelar en avgörande roll vid genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, och ~~kommissionen~~ ⇒ de ⇐ bör därför ~~underlätta samarbete mellan dem~~ ⇒ 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.

↓ 550/2004 skäl 6

~~Medlemsstaterna är ansvariga för övervakningen av ett säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster och kontrollen av att leverantörer av flygtrafiktjänster följer de gemensamma bestämmelser som har fastställts på gemenskapsnivå.~~

↓ 550/2004 skäl 7

~~Medlemsstaterna bör tillåtas att överlämna åt erkända organisationer med fackmässig erfarenhet att kontrollera att leverantörer av flygtrafiktjänster uppfyller de gemensamma bestämmelser som har fastställts på gemenskapsnivå.~~

↓ 549/2004 skäl 17 (anpassad)

~~Arbetsmarknadens parter bör på lämpligt sätt informeras och rådfrågas om alla åtgärder som har stor samhällelig betydelse. Samråd bör också ske med den branschvisa dialogkommitté som inrättats genom kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen med arbetsmarknadens parter på europeisk nivå³⁴.~~

↓ ny

- (13) Samarbetet mellan leverantörer av flygtrafikledningstjänster är ett viktigt verktyg för att förbättra det europeiska ATM-systemets prestanda och bör uppmuntras. Medlemsstaterna bör kunna inrätta samarbetsmekanismer som inte är begränsade till på förhand fastställda samarbetsformer och geografiska områden.

- (14) Säkerhetscertifieringen av och säkerhetstillsynen över leverantörer av flygtrafiktjänster utförs av de nationella behöriga myndigheterna eller av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*), i enlighet med de krav och

³⁴ ~~EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.~~

processer som fastställs i förordning (EU) 2018/1139. Ytterligare krav som rör finansiell stabilitet samt ansvars- och försäkringstäckning är nödvändiga för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och bör omfattas av ett ekonomiskt certifikat. En leverantör av flygtrafiktjänster bör kunna erbjuda tjänster i unionen endast om denne innehar både ett säkerhetsintyg och det ekonomiska certifikatet.

- (15) Det bör inte förekomma någon diskriminering mellan luftrumets användare när det gäller tillhandahållande av likvärdiga flygtrafiktjänster.
- (16) Flygtrafikledningstjänster, som tillhandahålls med ensamrätt, bör omfattas av krav på utnämning och ett minimum av allmänintresse.
- (17) Leverantörer av flygtrafikledningstjänster eller flygplatsoperatörer bör ha möjlighet till upphandling på marknadsvillkor av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst (CNS), flygbriefingstjänst (AIS), datatjänster för flygledningstjänst (ADS), flygvädertjänst (MET) eller flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon, utan att det påverkar säkerhetskrav, om de finner att sådan upphandling möjliggör kostnadseffektiviseringar. Möjligheten att använda sig av sådan upphandling väntas möjliggöra större flexibilitet och främja innovation i fråga om tjänster, utan att det påverkar militärens särskilda behov avseende konfidentialitet, driftskompatibilitet, systemresiliens, dataåtkomst och ATM-skydd.
- (18) Om flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon upphandlas bör de inte omfattas av det avgiftssystem som fastställs i den här förordningen eller av artikel 1.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG³⁵, som är kopplad till det systemets tillämplighet.
- (19) Tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster under väg bör vara organisatoriskt åtskilt från tillhandahållandet av CNS-, AIS-, ADS- och MET-tjänster samt flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon, bland annat genom särredovisning, för att säkerställa öppenhet och undvika diskriminering, korssubventionering och snedvridning av konkurrensen.
- (20) I tillämpliga fall bör upphandlingen av flygtrafiktjänster genomföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU³⁶ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU³⁷. Nationella tillsynsmyndigheter bör säkerställa att upphandlingskrav för flygtrafiktjänster är uppfyllda.
- (21) Flygledning avseende obemannade luftfartyg kräver tillgång till gemensamma informationstjänster. För att begränsa kostnaderna för sådan flygledning bör priserna för gemensamma informationstjänster baseras på kostnader och ett rimligt vinstpåslag och godkännas av nationella tillsynsmyndigheter. För att tjänsten ska kunna tillhandahållas bör leverantörer av flygtrafiktjänster göra de uppgifter som krävs tillgängliga.
- (22) Prestations- och avgiftssystemen är avsedda att göra flygtrafiktjänster som tillhandahålls på andra villkor än marknadsvillkor mer kostnadseffektiva och främja bättre tjänstekvalitet och bör därför inbegripa relevanta och lämpliga incitament. Mot

³⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11).

³⁶ 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).

³⁷ 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).

bakgrund av detta mål bör prestations- och avgiftssystemen inte omfatta tjänster som tillhandahålls på marknadsvillkor.

- (23) För att vara så effektiv som möjligt bör den nödvändiga tillsynen avseende prestations- och avgiftssystemen riktas mot utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster som sådana.
- (24) Ansvaret för tillsynen avseende prestations- och avgiftssystemen bör fördelas på lämpligt sätt.
- (25) Med tanke på de gränsöverskridande element och nätverkselement som ingår i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster under väg och det faktum att prestanda, som en följd av detta, i synnerhet ska bedömas i förhållande till unionsomfattande prestationsmål, bör ett unionsorgan ansvara för bedömning och godkännande av prestationsplanerna och prestationsmålen för flygtrafiktjänster under väg, med förbehåll för rättslig prövning som genomförs av ett överklagandeorgan och slutligen av domstolen. För att säkerställa att uppgifterna utförs med sakkunskap på hög nivå och nödvändigt oberoende bör det unionsorganet vara byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning, vars funktion ska vara i enlighet med de särskilda styrningsregler som fastställs i förordning (EU) 2018/1139. Nationella tillsynsmyndigheter bör, med tanke på deras kännedom om de lokala förhållandena som är nödvändig för att bedöma flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, ansvara för bedömning och godkännande av prestationsplanerna och prestationsmålen för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon. Fördelningen av kostnader mellan flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon utgör en enda verksamhet, som är relevant för båda typerna av tjänster, och bör därför stå under tillsyn av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning.
- (26) Utkast till prestationsplaner avseende flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon bör vara förenliga med respektive unionsomfattande prestationsmål och överensstämma med vissa kvalitativa kriterier, för att i möjligaste mån säkerställa att målen verkligen uppnås. Bedömningsförfarandet bör säkerställa att brister åtgärdas snabbt.
- (27) Nätverksfunktionernas prestationer bör omfattas av kriterier som är specifika för dem, med beaktande av dessa funktioners särskilda karaktär. Nätverksfunktionerna bör omfattas av prestationsmål inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.
- (28) Avgiftssystemet bör bygga på principen att luftrumets användare bör betala för de kostnader som uppstår för tillhandahållandet av de mottagna tjänsterna, men endast kostnader som kan hänföras till sådana tjänster och som inte täcks på annat sätt bör beaktas. Kostnaderna avseende nätverksförvaltaren bör inkluderas i de fastställda kostnader som kan debiteras luftrumets 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 främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster samtidigt som de minskar luftfartens miljöpåverkan.
- (29) Mekanismer för att anpassa 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, bör inrättas på unionsnivå med tanke på luftfartens gränsöverskridande

karaktär. Nationella tillsynsmyndigheter bör också ha möjlighet att inrätta mekanismer på lokal nivå för terminaltjänster.

- (30) För att ge luftrummet användare incitament att flyga den kortaste flygvägen, särskilt i tider av överbelastning, bör det vara möjligt att fastställa en gemensam enhetsavgift för undervägstjänster i hela det gemensamma europeiska luftrummet. Fastställandet av en sådan gemensam enhetsavgift bör vara inkomstneutral för leverantörer av flygtrafikledningstjänster.
- (31) Det bör införas bestämmelser om insyn i räkenskaperna för leverantörer av flygtrafiktjänster, som ett sätt att förhindra korssubventionering och därav följande snedvridningar.
- (32) ATM-nätets funktioner bör bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och stödja uppnåendet av unionsomfattande prestationsmål. De bör säkerställa 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. Ett antal uppgifter som bidrar till verkställandet av dessa funktioner bör utföras av en nätverksförvaltare, vars verksamhet bör involvera alla berörda operativa intressenter.
- (33) I processen för gemensamt beslutsfattande avseende de beslut som ska fattas av nätverksförvaltaren bör nätverkets intresse ha företräde. Parterna i processen för gemensamt beslutsfattande bör därför i största möjliga utsträckning agera för att förbättra nätverkets funktion och prestanda. Förfarandena i processen för gemensamt beslutsfattande bör främja nätverkets intressen och vara sådana att frågor löses och konsensus nås där så är möjligt.
- (34) För att göra leverantörer av flygtrafikledningstjänster mer kundorienterade och öka möjligheterna för luftrummet användare att påverka beslut som får konsekvenser för dem, bör samråden med intressenterna och intressenternas deltagande i viktiga operativa beslut som fattas av leverantörerna av flygtrafikledningstjänster effektiviseras.

↓ 1070/2009 skäl 11 (anpassad)

~~De villkor som är förenade med certifikat bör vara objektiva, berättigade, icke-diskriminerande, proportionerliga och öppna för insyn samt följa relevanta internationella standarder.~~

↓ 550/2004 skäl 2 (anpassad)

~~I rapporten från högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum, i november 2000, bekräftas behovet av bestämmelser på gemenskapsnivå som gör det möjligt att skilja mellan reglering och tillhandahållande av tjänster och att införa ett certifieringssystem för att tillvarata allmänintresset, i synnerhet i fråga om flygsäkerhet, samt förbättra avgiftssystemet.~~

↓ 550/2004 skäl 10

~~Samtidigt som kontinuiteten för tillhandahållande av tjänster garanteras bör det inrättas ett gemensamt system för certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster som ett sätt att fastställa rättigheter och skyldigheter för leverantörer av flygtrafiktjänster och regelbundet övervaka att dessa krav uppfylls.~~

↓ 550/2004 skäl 12

~~Certifikaten bör erkännas ömsesidigt av samtliga medlemsstater för att göra det möjligt för leverantörer av flygtrafiktjänster att tillhandahålla tjänster i en annan medlemsstat än den där de har erhållit sina certifikat, inom de gränser som flygsäkerheten kräver.~~

↓ 550/2004 skäl 14

~~Certifieringssystemet bör, för att underlätta en säker flygtrafik över medlemsstaternas gränser till nytta för lutrumets användare och deras passagerare, tillhandahålla en ram som gör det möjligt för medlemsstaterna att utnämna leverantörer av flygtrafikledningstjänster, oavsett var de har certifierats.~~

↓ 550/2004 skäl 5

~~Tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i enlighet med denna förordning är kopplat till utövandet hos en offentlig myndighet av befogenheter som inte är av en sådan ekonomisk art att de motiverar att fördragets konkurrensregler tillämpas.~~

↓ 550/2004 skäl 13

~~Tillhandahållande av tjänster för kommunikation, navigation, flygtrafik och övervakning samt flygbriefingtjänst för luftfarten bör organiseras på marknadsvillkor med beaktande av de särdrag som betecknar sådana tjänster och med upprätthållande av en hög flygsäkerhetsnivå.~~

↓ 550/2004 skäl 15

~~Medlemsstaterna bör på grundval av sina analyser av flygsäkerhetsöverväganden kunna utse en eller flera leverantörer av flygvärdertjänster med avseende på hela eller delar av det luftrum som ingår i deras ansvarsområde utan att behöva anordna en anbudsinfordran.~~

↓ 550/2004 skäl 19

~~Villkoren i fråga om avgifter som gäller för lutrumets användare bör vara rättvisa och öppna för insyn.~~

↓ 550/2004 skäl 20

Användaravgifterna bör utgöra ersättning för de hjälpmedel och tjänster som leverantörerna av flygtrafiktjänster och medlemsstaterna tillhandahåller. Storleken på användaravgifterna bör vara proportionella mot kostnaderna, med beaktande av målen för flygsäkerhet och ekonomisk effektivitet.

↓ 550/2004 skäl 21

Det bör inte förekomma någon diskriminering mellan luftrumets användare när det gäller tillhandahållande av likvärdiga flygtrafiktjänster.

↓ 550/2004 skäl 22

Leverantörerna av flygtrafiktjänster erbjuder ett visst antal hjälpmedel och tjänster som är direkt knutna till framförandet av ett luftfartyg, och kostnaderna för detta bör kunna återkrävas i enlighet med principen om att användaren betalar, vilket innebär att luftrumets användare bör betala för de kostnader, eller så nära som möjligt av de kostnader, som deras användning orsakar.

↓ 550/2004 skäl 23

Det är viktigt att se till att de kostnader som förädlats av dessa hjälpmedel och tjänster är öppna för insyn. Ändringar av avgiftssystemet eller avgiftsnivån bör därför förklaras för luftrumets användare. Sådana ändringar eller investeringar som föreslås av leverantörerna av flygtrafiktjänster bör förklaras som en del av ett utbyte av information mellan deras förvaltningsorgan och luftrumets användare.

↓ 550/2004 skäl 24

Det bör finnas utrymme för att anpassa avgifter som bidrar till att maximera kapaciteten inom hela systemet. Ekonomiska stimulansåtgärder kan vara ett användbart sätt att påskynda införandet av markbaserad eller luftburen utrustning som ökar kapaciteten för att belöna goda prestationer eller uppväga olägenheter i samband med val av mindre önskvärda rutter.

↓ 550/2004 skäl 25

Vad gäller de intäkter som görs i syfte att uppnå en rimlig avkastning på tillgångarna, och som står i direkt relation till de besparingar som görs genom ökad effektivisering, bör kommissionen undersöka möjligheten att upprätta en reserv för att minska effekterna av plötsliga kostnadsökningar för luftrumets användare vid perioder med minskad lufttrafik.

↓ 550/2004 skäl 26

~~Kommissionen bör undersöka möjligheten att organisera ett tillfälligt ekonomiskt stöd för att öka kapaciteten hos systemet för Europas flygkontrollsystem i dess helhet.~~

↓ 550/2004 skäl 27

~~Införandet och tillämpningen av avgifter för luftrumets användare bör regelbundet ses över av kommissionen, i samarbete med Eurocontrol och med nationella tillsynsmyndigheter samt luftrumets användare.~~

↓ 551/2004 skäl 8

~~De verksamheter som bedrivs av Eurocontrol bekräftar att det inte är realistiskt att flygvägsnätet och luftrumets struktur utvecklas isolerat eftersom varje enskild medlemsstat är en integrerad del av det europeiska nätet för flygledningstjänst (EATMN – European Air Traffic Management Network) både inom och utanför gemenskapen.~~

↓ 551/2004 skäl 13

~~Det är väsentligt att uppnå en gemensam och harmoniserad struktur för luftrummet när det gäller flygvägar och sektorer, att basera det nuvarande och framtida organiserandet av luftrummet på gemensamma principer och att utforma och förvalta luftrummet i enlighet med harmoniserade regler.~~

↓ ny

(35) Tillgång till relevanta operativa data är avgörande för att möjliggöra ett flexibelt tillhandahållande av datatjänster för flygledningstjänst, på gränsöverskridande och unionsomfattande basis. Därför bör sådana data göras tillgängliga för berörda intressenter, inbegripet potentiella nya leverantörer av datatjänster för flygledningstjänst. 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. 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.

↓ 550/2004 skäl 16

~~Leverantörer av flygtrafiktjänster bör genom lämpliga överenskommelser inleda och upprätthålla ett nära samarbete med de militära myndigheter som ansvarar för verksamhet som kan inverka på allmän flygtrafik.~~

↓ 550/2004 skäl 17

~~Räkenskaperna för alla leverantörer av flygtrafiktjänster bör vara öppna för insyn i största möjliga utsträckning.~~

↓ 550/2004 skäl 18

~~Införandet av harmoniserade principer och villkor för tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter bör underlätta tillhandahållandet av flygtrafiktjänster samt luftrumsanvändarnas och flygplatsernas verksamhet i en ny omgivning.~~

↓ 551/2004 skäl 9

~~Ett stegvis mer integrerat operativt luftrum bör inrättas för allmän flygtrafik på sträcka (en route) i det övre luftrummet; gränssnittet mellan det övre luftrummet och det undre luftrummet bör identifieras i enlighet därmed.~~

↓ 551/2004 skäl 10

~~En europeisk övre flyginformationsregion (EUIR – European Upper Flight Information Region) som omfattar det övre luftrummet under medlemsstaternas ansvar inom räckvidden för denna förordning bör underlätta gemensam planering och offentliggörande av flyginformation för att lösa problemet med regionala flaskhalsar.~~

↓ 1070/2009 skäl 30 (anpassad)

⇒ ny

(36) Tillhandahållandet av ~~modern~~, fullständig, högkvalitativ och aktuell information till luftfarten påverkar avsevärt säkerheten och underlättar tillgången till och ⇒ möjligheterna till förflyttning ⇐ rörelsefrihet inom ~~gemenskapens~~ ☒ unionens ☒ luftrum. ~~Gemenskapen bör, med beaktande av generalplanen för flygledningstjänsten, ta initiativ till att modernisera denna sektor i samarbete med Eurocontrol och se till att användare kan få tillgång till den informationen genom en enda offentlig tillträdespunkt för information, som tillhandahåller en modern, användarvänlig och validerad integrerad briefing. ⇒ Tillgång till dessa uppgifter bör underlättas genom en lämplig informationsinfrastruktur⇐.~~

↓ ny

(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. Regler bör fastställas för att säkerställa tillämpningen av detta koncept, och kommissionen bör ges befogenhet att vidta åtgärder för att säkerställa ökad harmonisering.

- (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.

↓ 551/2004 skäl 11

~~Luftrummet användare möter olika villkor avseende tillgång till och rörelsefrihet inom gemenskapens luftrum. Detta beror på den bristande harmoniseringen av luftrumsklassificeringen.~~

↓ 551/2004 skäl 12

~~Omstruktureringen av luftrummet bör grundas på operativa krav utan hänsyn till befintliga gränser. Gemensamma allmänna principer för att inrätta enhetliga funktionella luftrumsblock bör utarbetas i samråd med och på grundval av teknisk rådgivning från Eurocontrol.~~

↓ 551/2004 skäl 14

~~Konceptet för flexibel användning av luftrummet bör fungera effektivt. Det är nödvändigt att optimera användningen av sektorer i luftrummet, särskilt under rusningstid för allmän flygtrafik och i luftrum med hög trafiktäthet, genom samarbete mellan medlemsstaterna, avseende sådana sektors användning för militär verksamhet och utbildning. Det är därför nödvändigt att avsätta lämpliga resurser för ett effektivt genomförande av konceptet för flexibel användning av luftrummet, med hänsyn till både civila och militära krav.~~

↓ 551/2004 skäl 15

~~Medlemsstaterna skall sträva efter att samarbeta med angränsande medlemsstater för att tillämpa principen om en flexibel användning av luftrummet över de nationella gränserna.~~

↓ 551/2004 skäl 16

~~Skillnader i fråga om hur samarbetet mellan civila och militära myndigheter inom gemenskapen är organiserat hindrar en enhetlig och tidsmässigt god planering av luftrummet och genomförande av förändringar. Om det gemensamma europeiska luftrummet blir framgångsrikt eller ej beror på om det finns ett effektivt samarbete mellan de civila och militära myndigheterna, utan att detta påverkar medlemsstaternas prerogativ och ansvar på försvarsområdet.~~

↓ 551/2004 skäl 17

~~Militär verksamhet och utbildning bör skyddas närhelst tillämpningen av gemensamma principer och krav äventyrar ett säkert och effektivt genomförande.~~

↓ 551/2004 skäl 18

~~Lämpliga åtgärder bör införas för att förbättra flödesplaneringens effektivitet i syfte att bistå existerande operativa enheter, däribland Eurocontrols centrala enhet för flödeskontrolltjänst, för att säkerställa effektiva flygoperationer.~~

↓ 549/2004 skäl 7

~~Luftrummet utgör en begränsad resurs, vars optimala och effektiva utnyttjande endast kan bli möjligt om alla användares krav beaktas och i relevanta fall företräds under hela utvecklingen, beslutsprocessen och genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, inklusive Kommittén för det gemensamma luftrummet.~~

↓ 549/2004 skäl 25

~~De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter³⁸.~~

↓ 549/2004 skäl 26 (anpassad)

~~I artikel 8.2 i den standardiserade arbetsordningen för kommittéer³⁹ med avseende på beslut 1999/468/EG finns en standardbestämmelse enligt vilken ordföranden för en kommitté kan besluta att inbjuda tredje part att närvara vid denna kommittés sammanträden. När så är~~

³⁸ ECT L 184, 17.7.1999, s. 23.

³⁹ ECT C 38, 6.2.2001, s. 3.

~~lämpligt, bör ordföranden för Kommittén för det gemensamma luftrummet inbjuda företrädare för Eurocontrol att delta som observatörer eller experter i kommitténs sammanträden.~~

↓ 549/2004 skäl 18

~~Intressenter såsom leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatser, tillverkningsindustrin och representativa yrkesorganisationer bör ha möjlighet att bistå kommissionen när det gäller de tekniska aspekterna av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 549/2004 skäl 12

~~Det är önskvärt att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Europeiska tredje länder, antingen inom ramen för gemenskapens deltagande i Eurocontrols arbete, efter gemenskapens anslutning till Eurocontrol, eller genom avtal mellan gemenskapen och dessa länder.~~

↓ 549/2004 skäl 13

~~Gemenskapens anslutning till Eurocontrol är en viktig faktor vid inrättandet av ett alleuropeiskt luftrum.~~

↓ 549/2004 skäl 14

~~Vid inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet bör gemenskapen, när så är lämpligt, utveckla ett så nära samarbete som möjligt med Eurocontrol för att garantera regleringsmässiga synergieffekter och enhetliga tillvägagångssätt, samt för att undvika alla former av dubblering mellan de två sidorna.~~

↓ 549/2004 skäl 15 (anpassad)

~~I enlighet med slutsatserna från arbetet i högnivågruppen är Eurocontrol det organ som har den sakkunskap som behövs för att stödja gemenskapen i dess lagstiftande funktion. Därför bör genomförandebestämmelser utformas, för ärenden som faller inom Eurocontrols ansvarsområde, som en följd av de uppdrag den organisationen erhållit, förutsatt att villkoren för samarbetet mellan kommissionen och Eurocontrol iakttas.~~

↓ 549/2004 skäl 16

~~Utformningen av de bestämmelser som är nödvändiga för att inrätta det gemensamma europeiska luftrummet kräver ett brett samråd med samtliga berörda ekonomiska aktörer och arbetsmarknadsaktörer.~~

↓ 550/2004 skäl 8

~~Ett väl fungerande luftfartssystem kräver också enhetliga och höga flygsäkerhetsregler för leverantörer av flygtrafiktjänster.~~

↓ 550/2004 skäl 9

~~Det bör vidtas åtgärder för att harmonisera licensieringssystemen för flygledare för att förbättra tillgången på flygledare och för att främja ömsesidigt erkännande av licenser.~~

↓ 550/2004 skäl 28

~~Med tanke på att information om leverantörer av flygtrafiktjänster är särskilt känslig bör de nationella tillsynsmyndigheterna inte röja information som omfattas av tystnadsplikt, vilket dock inte bör hindra att det införs ett system för att övervaka och offentliggöra dessa tjänsteleverantörers prestationer.~~

↓ 549/2004 skäl 19

~~Prestanda hos flygtrafiktjänstsystemet som helhet på europeisk nivå bör utvärderas kontinuerligt, med vederbörligt iakttagande av kravet att bibehålla en hög flygsäkerhetsnivå, att kontrollera de vidtagna åtgärdernas effektivitet och föreslå ytterligare åtgärder.~~

↓ 549/2004 skäl 21

~~Verkningarna av de åtgärder som vidtagits för tillämpningen av denna förordning bör utvärderas mot bakgrund av regelbundna rapporter från kommissionen.~~

↓ 551/2004 skäl 19

~~Det är önskvärt att överväga om principerna för det övre luftrummet bör utvidgas till att även omfatta det undre luftrummet i enlighet med en tidsplan och på grundval av lämpliga undersökningar.~~

↓ 549/2004 skäl 22

~~Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas befogenhet att vidta åtgärder som rör organisationen av deras väpnade styrkor. Denna befogenhet kan medföra att medlemsstaterna vidtar åtgärder för att se till att deras väpnade styrkor har ett luftrum som är tillräckligt stort för adekvat utbildning och träning. En skyddsklausul bör därför införas för att göra det möjligt att utöva denna befogenhet.~~

- (41) I syfte att ta hänsyn till teknisk eller operativ utveckling, i synnerhet genom att ändra bilagorna eller genom att göra tillägg till bestämmelserna om nätverksförvaltning, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen. Innehållet i och tillämpningsområdet för varje delegering anges i detalj i de relevanta artiklarna. När kommissionen antar delegerade akter enligt denna förordning är det särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016⁴⁰. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (42) Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, särskilt vad gäller formerna för rekrytering och urvalsförfaranden för nationella tillsynsmyndigheter, regler om ekonomisk certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster, regler för genomförandet av prestations- och avgiftssystemen, särskilt avseende fastställande av unionsomfattande prestationsmål, klassificering av flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, kriterierna och förfarandena för bedömning av utkastet till prestationsplaner och prestationsmål för leverantörer av flygtrafikledningstjänster och nätverksförvaltaren, 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, tillsättningen av nätverksförvaltaren och villkoren och formerna för sådan tillsättning, nätverksförvaltarens uppgifter och de styrningsmekanismer som denne ska tillämpa, regler om verkställandet av nätverksfunktionerna, formerna för samrådet med intressenter i viktiga operativa beslut som fattas av leverantörerna av flygtrafikledningstjänster, krav avseende tillgången till operativa data, villkor för åtkomst och fastställande av åtkomstpriser, 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 182/2011⁴¹.

- (43) Arbetsmarknadens parter bör vara bättre informerade och rådfrågas om alla åtgärder som har stor samhälls- eller betydelse. Samråd bör också ske på ~~gemenskapsnivå~~

⁴⁰ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁴¹ 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).

☒ unionsnivå ☒ med den branschvisa dialogkommitté som inrättats genom kommissionens beslut 98/500/EG⁴².

↓ 549/2004 skäl 20 (anpassad)

- (44) ~~Påföljderna~~ ☒ Sanktionerna ☒ för överträdelse av denna förordning ~~och av de åtgärder som anges i artikel 3~~ ska vara effektiva, proportionella och avskräckande och inte innebära några avkall på säkerhetskraven.
-

↓ ny

- (45) Med tanke på Konungariket Spaniens rättsliga ställning när det gäller suveränitet och jurisdiktion på det territorium där flygplatsen är belägen, bör denna förordning inte tillämpas på Gibraltars flygplats.
-

↓ 549/2004 skäl 24 (anpassad)

- (46) Eftersom målet för denna förordning, nämligen ~~inrättande~~ ☒ genomförande ☒ av det gemensamma europeiska luftrummet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, ~~med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, och ☒ men ☒ därför ☒~~ snarare, med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, ☒ bättre kan uppnås på ~~gemenskapsnivå~~ ☒ unionsnivå, ☒, ~~med möjlighet till tillämpningsföreskrifter där särskilda lokala förhållanden beaktas, kan gemenskapen~~ ☒ 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.

⁴² EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

↓ 550/2004

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

↓ 1070/2009 art. 1.1 (anpassad)

⇒ ny

Artikel 1

~~Syfte~~ ☒ ~~Innehåll~~ ☒ och ☒ ~~tillämpningsområde~~ ☒

1. ⇒ I denna förordning fastställs bestämmelser för inrättande och ändamålsenlig drift av ☐
~~Syftet med initiativet till~~ det gemensamma europeiska luftrummet ☒ för att stärka ☐~~är att~~
~~förbättra~~ de nuvarande säkerhetsstandarderna för luftfart, ~~att~~ bidra till en hållbar utveckling av
lufttransportsystemet och ~~att~~ förbättra den övergripande ☒ prestandan ☒~~kvaliteten på~~
~~systemet~~ 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 ~~av flygvägar~~, ⇒ ett
stegvis mer integrerat luftrum, ☐ flygvägsförvaltning och system för flygledningstjänst, vilket
~~uteslutande~~ bygger på säkerhet ~~samt~~ ⇒ , effektivitet, kompatibilitet och teknisk modernisering
☐ ~~effektivitetsrelaterade och tekniska hänsynstaganden~~ till nytta för luftrumets användare,
⇒ samt medborgare och miljö. ☐ ~~För att uppnå detta syfte fastställs genom denna förordning~~
~~en harmoniserad rättslig ram för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 1070/2009 art. 1.2 (anpassad)

2. Tillämpningen av denna förordning ~~och av de åtgärder som avses i artikel 3~~ ska inte
påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och medlemsstaternas krav i fråga om
allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor enligt artikel 44~~13~~. Denna förordning ~~och de~~
~~åtgärder som avses i artikel 3~~ omfattar inte militära operationer och militär träning.

↓ 1070/2009 art. 1.3 (anpassad)

3. Tillämpningen av denna förordning ~~och av de åtgärder som avses i artikel 3~~ ska inte
påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention
angående internationell civil luftfart. I detta sammanhang är det ~~ytterligare ett mål för~~
~~förordningen~~ ☒ 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.

↓ 550/2004

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och räckvidd

1. Inom ramförordningens räckvidd omfattar denna förordning tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet med den här förordningen är att fastställa gemensamma krav för säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen.

2. Denna förordning skall tillämpas på tillhandahållande av flygtrafiktjänster för allmän luftfart i enlighet med och inom ramförordningens räckvidd.

↓ 551/2004

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och räckvidd

1. Inom ramförordningens räckvidd omfattar den här förordningen organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet. Denna förordning syftar till att inom den gemensamma transportpolitiken stödja ett koncept för ett stegvis mer integrerat operativt luftrum och att inrätta gemensamma förfaranden för utformning, planering och förvaltning som säkerställer att flygledningstjänsten fungerar effektivt och säkert.

2. Användningen av luftrummet skall stödja driften av flygtrafiktjänster som en sammanhängande helhet i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordningen om tillhandahållande av tjänster")⁴³.

⁴³

Se sidan 10 i detta nummer av EUT.

⇒ ny

43. ~~Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10 skall denna förordning~~Denna förordning ska tillämpas på det luftrum inom Icao-regionen~~ICAO-regionerna~~ Europa och Afrika där medlemsstaterna har ansvar för tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster ~~i enlighet med förordningen om tillhandahållande av tjänster~~. 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.

↓ 551/2004

~~4. De flyginformationsregioner som ligger inom det luftrum som omfattas av denna förordning skall offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.~~

↓ 1070/2009 art. 1.1

4. När det gäller flygplatsen i Gibraltar ska tillämpningen av denna förordning inte påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungariket Storbritannien och Nordirlands rättsliga ståndpunkter i tvisten om överhögheten över det territorium där flygplatsen är belägen.

↓ ny

5. [Om denna förordning antas innan övergångsperioden är slut: Denna förordning ska inte tillämpas på Gibraltars flygplats.]

6. Om inte annat föreskrivs ska hänvisningar till Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) förstås som hänvisningar till byrån i dess egenskap av säkerhetsmyndighet och inte som myndighet med ansvar för prestationsgranskning.

↓ 549/2004 (anpassad)

Artikel 2

Definitionner

I denna förordning och för de åtgärder som avses i artikel 3 gäller följande definitioner:

↓ 549/2004 (anpassad)

⇒ ny

~~1. flygkontrolltjänst: en tjänst som tillhandahålls i syfte att~~

~~12. flygplatskontrolltjänst: en flygkontrolltjänst (ATC) för flygplatstrafik.~~

~~23. 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.~~

~~35. leverantör av flygtrafiktjänster: en offentlig eller privat enhet som tillhandahåller~~
~~☒ en eller flera ☒ flygtrafiktjänster för allmän flygtrafik.~~

~~44. flygtrafiktjänster ☒ (ANS) ☒: flygtrafikledningstjänst, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster ☒ (CNS) ☒, flygvädertjänst ☒ (MET) ☒, och flygbriefingtjänster ☒ (AIS) ☒ ⇒ och datatjänster för flygledningstjänst (ADS). ⇐~~

~~51. flygkontrolltjänst: en tjänst som tillhandahålls i syfte att~~

~~a) förebygga kollisioner~~

~~i) mellan luftfartyg, och~~

~~ii) mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, samt~~

~~b) påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.~~

↓ ny

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, eller för att tillhandahålla behandlade data för flygkontroll- (ATC) och flygledningsändamål (ATM).

7. flödes- och kapacitetsplanering (ATFCM, Air Traffic Flow and Capacity Management): en tjänst som syftar till att skydda flygkontrolltjänsten mot överbelastning och optimera användningen av den tillgängliga kapaciteten.

↓ 549/2004 (anpassad)

⇒ ny

~~89. flödesplanering ☒ (ATFM, Air Traffic Flow Management) ☒: en funktion ⇒ eller tjänst ⇐ 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.~~

↓ 1070/2009 art. 1.2 b

⇒ ny

~~910.~~ *flygledningstjänst (ATM)*: den samling luftburna och markbaserade funktioner ⇒ eller tjänster ⇐ (flygtrafikledningstjänst, luftrumsplanering och flödesplanering) som krävs för att säkerställa säkra och effektiva rörelser för luftfartyg under alla faser av flygningen.

↓ 549/2004

~~1011.~~ *flygtrafikledningstjänst*: olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster (områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst).

~~116.~~ *luftrumsblock*: ett luftrum av definierad omfattning, i tid och rum, inom vilket flygtrafiktjänster tillhandahålls.

~~127.~~ *luftrumsplanering*: en planeringsfunktion som främst syftar till att maximera användningen av tillgängligt luftrum genom dynamisk tidsfördelning (time-sharing) och, ibland, separering av luftrummet mellan olika kategorier av luftrumets användare utifrån kortsiktiga behov.

↓ ny

~~13.~~ *luftrumsstruktur*: en specifik luftrumsvolym som definieras i syfte att säkerställa säker och optimal drift av luftfartyg.

↓ 1070/2009 art. 1.2 a (anpassad)

~~148.~~ *luftrumets användare*: alla luftfartyg som opererar ☒ i enlighet med regler för ☒ ~~som~~ allmän flygtrafik.

↓ 1070/2009 art. 1.2 g

~~1523b.~~ *alarmeringstjänst*: tjänst med uppgift att underrätta relevanta organisationer om luftfartyg som behöver eftersöknings- och räddningstjänst och bistå dessa organisationer utgående från situationens krav.

↓ 549/2004

⇒ ny

~~1613.~~ *inflygningskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för ankommande eller avgående kontrollerade flygningar.

~~1712.~~ *områdeskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar i kontrollområden ~~ett luftrum~~ ~~ett luftrumsblock~~. ⇨

↓ ny

18. *utgångsvärde*: ett värde som definieras genom uppskattning i syfte att fastställa prestationsmål och som rör fastställda kostnader eller fastställda 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 varje leverantör 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.

↓ 549/2004

~~14. paket av tjänster: två eller fler flygtrafiktjänster.~~

↓ 1070/2009 art. 1.2 d (anpassad)

⇨ ny

~~2115.~~ *certifikat*: ett dokument som i någon form utfärdas av ⇨ byrån, ⇨ en nationell tillsynsmyndighet ⇨ behörig myndighet ⇨ ☒ eller en nationell tillsynsmyndighet, ☒ med iakttagande av nationell lagstiftning, och där det bekräftas att en leverantör av ⇨ flygledningstjänst och ⇨ flygtrafiktjänster uppfyller kraven för att tillhandahålla en viss tjänst.

↓ ny

22. *gemensam informationstjänst (CIS, Common Information Service)*: en tjänst som består av insamling av statiska och dynamiska data och spridning av dessa för att möjliggöra tillhandahållande av tjänster för trafikledning avseende obemannade luftfartyg.

↓ 549/2004

~~2316.~~ *kommunikationstjänster*: fasta och rörliga luftfartstjänster som möjliggör kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft i syfte att utöva flygkontrolltjänst.

~~18. driftsystem: kriterierna för operativ användning av det europeiska nätverket för flygledningstjänst eller en del av detta.~~

~~2419. 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.~~

↓ ny

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 medlemsstater, operativa berörda parter och andra aktörer, beroende på vad som är lämpligt.

↓ 1070/2009 art. 1.2 j

⇒ ny

~~2741. gränsöverskridande tjänster: en situation där flygtrafiktjänster ⇒ som ⇐ tillhandahålls i en medlemsstat av en tjänsteleverantör som ⇒ har sin huvudsakliga verksamhetsort i en annan medlemsstat ⇐ är certifierad i en annan medlemsstat.~~

↓ ny

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

29. *flygtrafiktjänster under väg*: flygtrafiktjänster som avser kontroll av ett luftfartyg från slutet av start- och stigfasen till inledningen av inflygnings- och landningsfasen och de underliggande flygtrafiktjänster som krävs för att tillhandahålla flygtrafiktjänster under väg.

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

↓ 549/2004 (anpassad)

~~3120. Eurocontrol: Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, inrättad genom den internationella konventionen av den 13 december 1960 om samarbete för luftfartens säkerhet⁴⁴.~~

⁴⁴

~~Konventionen ändrad genom protokollet av den 12 februari 1981 och reviderad genom protokollet av den 27 juni 1997.~~

~~3217. det europeiska nätet för flygledningstjänst: de system som finns upptagna i förteckningen i punkt 3.1 i bilaga VIII till bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")⁴⁵ och som möjliggör tillhandahållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen ☒ unionen ☒ , inbegripet gränssnitt vid gränser till tredje land.~~

↓ 1070/2009 art. 1.2 c (anpassad)

~~3313a. ☒ europeisk ☒ generalplan för flygledningstjänsten: den plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG⁴⁶ i enlighet med artikel 1.2 i rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för att utveckla en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)⁴⁷, i dess ändrade lydelse.~~

↓ 1070/2009 art. 1.2 f

⇒ ny

~~3422 flexibel användning av luftrummet: ett system för luftrumsplanering ⇒ 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 ⇐ som tillämpats inom Ecae området (European Civil Aviation Conference area), på grundval av Eurocontrols utgåva av 'Airspace management handbook for the application of the concept of the flexible use of airspace'.~~

↓ 549/2004

~~23. flyginformationsregion (FIR): ett luftrum av definierad omfattning inom vilket flyginformations- och alarmeringstjänster tillhandahålls.~~

↓ 1070/2009 art. 1.2 g

~~3523a. flyginformationstjänst: tjänst med uppgift att ge råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.~~

⁴⁵ Se sidan 33 i detta nummer av EUT.

⁴⁶ EUT L 95, 9.4.2009, s. 41.

⁴⁷ Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR) (EUT L 64, 2.3.2007, s. 1).

↓ 549/2004

~~24. flygnivå: en yta med konstant atmosfäriskt tryck vilket är relaterat till tryckvärdet 1013,2 hPa, och är separerad från andra sådana ytor genom särskilda tryckintervall.~~

↓ 1070/2009 art. 1.2 h

~~25. funktionellt luftrumsblock: ett luftrumsblock 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 luftrumsblock införa ett förbättrat samarbete mellan leverantörer av flygtrafiktjänster eller i förekommande fall en integrerad tjänsteleverantör.~~

↓ 549/2004 (anpassad)

⇒ ny

~~3626. allmän flygtrafik: alla rörelser av civila luftfartyg, liksom alla rörelser av statsluftfartyg (inbegripet militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg) när dessa förflyttningar genomförs i överensstämmelse med~~ ☒ ~~Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao, inrättad 1944 genom Chicagokonvention angående internationell civil luftfart)~~ ☒ ~~Icaos~~ regler.

~~27. ICAO: Internationella civila luftfartsorganisationen, upprättad genom 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart.~~

~~3728. kompatibilitet: en uppsättning av funktionella, tekniska och operativa egenskaper som krävs av systemen och komponenterna i det europeiska nätverket för flygledningstjänst och av förfarandena för dess drift, i syfte att säkerställa en säker, sammanhängande och effektiv drift. Kompatibilitet uppnås genom att system och komponenter anpassas till de grundläggande kraven.~~

~~3829. flygvädertjänst: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med meteorologiska prognoser,~~ ⇒ ~~varningar,~~ ⇐ ~~briefing och observationer~~ ⇒ ~~för flygnavigering~~ ⇐, liksom all annan meteorologisk information och data som staterna tillhandahåller för användande inom luftfarten.

↓ ny

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 andra uppgifter enligt denna förordning än de som handhas av den nationella behöriga myndigheten.

↓ 549/2004

~~4130.~~ *navigationstjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med positionsbestämning och tidsanpassad information.

↓ ny

42. *nätverkskris*: ett tillstånd av oförmåga att tillhandahålla flygledningstjänst och 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 inom en eller flera delar av nätverket till följd av en ovanlig och oförutsedd situation.

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

↓ 549/2004

⇒ ny

~~4431.~~ *operativa data*: sådan information, avseende hela flygningen, som leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare, flygplatsoperatörer och andra berörda aktörer behöver för att fatta operativa beslut ⇒ operativa ändamål ⇐.

~~32. *förfarande*: såsom ordet används i samband med förordningen om driftskompatibilitet: en standardmetod för antingen den tekniska eller den operativa användningen av systemen, inom ramen för överenskomna och godkända driftssystem, som kräver ett enhetligt genomförande i hela det europeiska nätet för flygledningstjänst.~~

↓ ny

45. *prestationsplan*: en plan som utarbetats eller antagits, beroende på vad som är tillämpligt, av leverantörer av flygtrafikledningstjänster och nätverksförvaltaren och som syftar till att förbättra flygtrafiktjänsternas och nätverksfunktionernas prestanda.

↓ 549/2004

~~4633.~~ *ibruktagande*: den första operativa användningen efter den ursprungliga installationen eller en uppgradering av ett system.

~~4734.~~ *flygvägsnät*: ett nät av fastställda flygvägar för kanalisering av flödet av allmän trafik i den utsträckning detta krävs för tillhandahållande av flygkontrolltjänster.

~~35. *rutt*: den utvalda färdväg som ett luftfartyg skall följa under sin flygning.~~

~~36. sammanhängande drift: drift av det europeiska nätverket för flygledningstjänst på ett sådant sätt att det ur användarens synvinkel fungerar som ett enhetligt system.~~

↓ ny

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.

↓ 549/2004

~~5338.~~ *övervakningstjänster*: de hjälpmedel och tjänster som används för att fastställa luftfartygs position i syfte att möjliggöra säker separering.

~~5439.~~ *system*: en samling luftburna och markbaserade komponenter liksom rymdbaserad utrustning, som ger stöd till flygtrafiktjänster under hela flygningen.

↓ ny

55. *flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon*: flygplatskontrolltjänster eller flyginformationstjänster för flygplats som omfattar flygrådgivningstjänster och alarmeringstjänster, flygtrafikledningstjänster i samband med luftfartygs inflygning och avgång inom ett visst avstånd från den berörda flygplatsen som är nödvändiga för att uppfylla operativa krav, samt nödvändiga underliggande flygtrafiktjänster.

56. *terminalavgiftszon*: en flygplats eller en grupp av flygplatser, belägna inom en medlemsstats territorium, där flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon tillhandahålls och för vilken en enhetlig kostnadsbas har fastställts.

↓ 549/2004

~~5740.~~ *uppgradera*: varje ändring som innebär en förändring av ett systems operativa kännetecken.

↓ 549/2004

~~Artikel 3~~

Gemenskapens handlingsområden

~~1. Med denna förordning fastställs en harmoniserad rättslig ram för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet tillsammans med~~

~~a) 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")⁴⁸;~~

~~b) 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")⁴⁹; och~~

~~c) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")⁵⁰;~~

~~samt med de genomförandebestämmelser som kommissionen antagit på grundval av denna förordning och de förordningar som nämns ovan.~~

~~2. De förordningar och genomförandebestämmelser som avses i punkt 1 skall tillämpas om inte annat följer av bestämmelserna i denna förordning.~~

↓ 1070/2009 art. 1.3 (anpassad)

⇒ ny

KAPITEL II

⊠ NATIONELLA TILLSYNSMYNDIGHETER ⊠

Artikel 34

⊠ Utnämning, inrättande och krav avseende ⊠ ~~N~~nationella tillsynsmyndigheter

⁴⁸

Se sidan 20 i detta nummer av EUT.

⁴⁹

Se sidan 10 i detta nummer av EUT.

⁵⁰

Se sidan 26 i detta nummer av EUT.

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 och enligt de åtgärder som avses i artikel 3.

~~2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska vara oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster. Detta oberoende ska uppnås genom lämplig åtskillnad, åtminstone funktionellt sett, mellan de nationella tillsynsmyndigheterna och dessa leverantörer.~~

↓ 1070/2009 art. 1.3

⇒ ny

~~3.2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska utöva sina befogenheter opartiskt och på ett oberoende och öppet sätt. Detta ska uppnås genom tillämpning av lämpliga förvaltnings- och kontrollmekanismer~~ ⇒ och dess organisation, personal, ledning och finansiering ska motsvara detta. ⇐ ~~, också inom en medlemsstats förvaltning. Detta ska dock inte hindra de nationella tillsynsmyndigheterna från att utföra sina uppgifter i enlighet med de organisationsregler som gäller för nationella civila luftfartsmyndigheter eller andra offentliga organ.~~

↓ ny

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska de nationella tillsynsmyndigheterna vara juridiskt åtskilda från och oberoende av andra offentliga eller privata enheter när det gäller deras organisation, funktion, rättsliga struktur och beslutsfattande.

De nationella tillsynsmyndigheterna ska också vara oberoende av alla leverantörer av flygtrafiktjänster när det gäller deras organisation, finansieringsbeslut, rättsliga struktur och beslutsfattande.

4. Medlemsstaterna får inrätta nationella tillsynsmyndigheter som är behöriga för flera reglerade sektorer, om dessa integrerade tillsynsmyndigheter uppfyller de krav på oberoende som fastställs i denna artikel. Den nationella tillsynsmyndigheten får också genom sin organisationsstruktur vara ansluten till den nationella konkurrensmyndighet som avses i artikel 11 i rådets förordning (EG) nr 1/2003⁵¹, om det gemensamma organet uppfyller de krav på oberoende som fastställs i den här artikeln.

5. Personalen vid de nationella tillsynsmyndigheterna ska uppfylla följande krav:

- a) De ska rekryteras enligt tydliga och öppna förfaranden som garanterar deras oberoende.
- b) De ska väljas ut på grundval av sina särskilda kvalifikationer, inbegripet lämplig kompetens och relevant erfarenhet, eller genomgå lämplig utbildning.

Personalen vid de nationella tillsynsmyndigheterna ska agera oberoende, särskilt genom att undvika intressekonflikter mellan tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och utförandet av sina arbetsuppgifter.

6. Utöver de krav som anges i punkt 5 ska de personer som ansvarar för strategiska beslut tillsättas av en enhet i den berörda medlemsstaten som inte direkt utövar äganderätt

⁵¹ 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).

över leverantörer av flygtrafiktjänster. Medlemsstaterna ska besluta om dessa personer ska tillsättas för en fast och förnybar period, eller på permanent basis som medger uppsägning endast av skäl som inte sammanhänger med deras beslutsfattande. Personer som ansvarar för strategiska beslut får inte efterfråga eller ta emot instruktioner från någon regering eller något annat offentligt eller privat organ när de utför sina uppgifter för den nationella tillsynsmyndigheten, och ska ha full behörighet att rekrytera och leda dess personal.

De ska avstå från alla direkta eller indirekta intressen som kan anses inverka negativt på deras oberoende och som kan påverka utförandet av deras uppgifter. De ska därför årligen göra en åtagandeförklaring och en intresseförklaring med angivelse av eventuella direkta eller indirekta intressen.

Personer som ansvarar för strategiska beslut, revisioner eller andra funktioner direkt kopplade till prestationsmål för eller tillsyn över leverantörer av flygtrafiktjänster får inte ha någon yrkesmässig position eller något yrkesmässigt ansvar hos någon leverantör av flygtrafiktjänster under en period på minst två år efter sin tjänstgöringstid hos den nationella tillsynsmyndigheten.

↓ 1070/2009 art. 1.3 (anpassad)

⇒ ny

74. Medlemsstaterna ska se till att de nationella tillsynsmyndigheterna har nödvändiga ☒ ekonomiska ☒ resurser och nödvändig kapacitet för att kunna utföra de uppgifter de tilldelats enligt denna förordning på ett effektivt sätt utan dröjsmål. ⇒ De nationella tillsynsmyndigheterna ska leda sin personal på grundval av sina egna anslag, som ska fastställas i proportion till de uppgifter som ska utföras av myndigheten i enlighet med artikel 4. ⇐

↓ ny

8. En medlemsstat får begära att byrån, i dess roll som organ för prestationsgranskning, utför de uppgifter som rör genomförandet av de prestations- och avgiftssystem som fastställs i artiklarna 14, 17, 19, 20, 21, 22 och 25 och i de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23 och för vilka den nationella tillsynsmyndigheten i den medlemsstaten är ansvarig enligt denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav.

När byrån väl godtar en sådan begäran i sin roll som organ för prestationsgranskning ska den bli den tillsynsmyndighet som ansvarar för de uppgifter som omfattas av denna begäran, och den nationella tillsynsmyndigheten i den medlemsstat som framför denna begäran ska befrias från ansvaret för dessa uppgifter. De bestämmelser i förordning (EU) 2018/1139 som avser byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning ska gälla för utförandet av dessa uppgifter, inbegripet när det gäller uttag av avgifter.

↓ 1070/2009 art. 1.3

⇒ ny

95. 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 ⇐ ~~punkterna 2, 3 och 4.~~

↓ ny

10. Kommissionen ska fastställa detaljerade regler om formerna för rekryterings- och urvalsförfaranden som avses i punkt 5 a och b. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

↓ 1070/2009 art. 2.1 (anpassad)

Artikel 42

De nationella tillsynsmyndigheternas uppgifter

1. De nationella tillsynsmyndigheter som avses i artikel 3 4 i ~~ramförfordningen~~ ska ~~säkerställa en lämplig tillsyn av tillämpningen av denna förordning, särskilt när det gäller en säker och effektiv drift av den verksamhet som utövas av sådana leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster för det luftrum som omfattas av ansvarsområdet för den medlemsstat som har utsett eller inrättat den aktuella myndigheten.~~

↓ ny

- a) bedriva den verksamhet som är nödvändig för utfärdandet av de ekonomiska certifikat som avses i artikel 6, inbegripet tillsyn över innehavarna av dessa ekonomiska certifikat,
 - b) övervaka att upphandlingskraven tillämpas korrekt i enlighet med artikel 8.6,
 - c) tillämpa de prestations- och avgiftssystem som fastställs i artiklarna 10–17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23, inom ramen för deras uppgifter som fastställs i dessa artiklar och akter, och övervaka tillämpningen av förordningen när det gäller insyn i räkenskaperna hos utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster i enlighet med artikel 25.
2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska ansvara för att bedöma och godkänna prissättningen för tillhandahållandet av den gemensamma informationstjänsten i enlighet med artikel 9.

↓ 1070/2009 art. 2.1 (anpassad)

⇒ ny

~~32. I detta syfte ska varje nationell tillsynsmyndighet organisera lämpliga~~ ✕ ska genomföra erforderliga ✕ inspektioner och undersökningar ⇒ , revisioner och andra övervakningsverksamheter ⇐ för att ⇒ identifiera möjliga överträdelser, som begås av enheter som omfattas av dess tillsyn enligt denna förordning, av de krav som fastställs i denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav ⇐ ~~kontrollera överensstämmelsen med kraven i denna förordning, inbegripet kraven avseende personal för att tillhandahålla flygtrafiktjänster.~~

Den ska vidta alla nödvändiga verkställighetsåtgärder som, när så är lämpligt, kan omfatta ändring, begränsning, tillfälligt upphävande eller återkallande av ekonomiska certifikat som den utfärdat i enlighet med artikel 6.

Leverantörerna av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörerna och de berörda leverantörerna av gemensamma informationstjänster ska rätta sig efter de åtgärder som de nationella tillsynsmyndigheterna vidtar i detta syfte.

↓ ny

Artikel 5

Samarbete mellan nationella tillsynsmyndigheter

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska utbyta information och samarbeta i ett nätverk inom ramen för den rådgivande nämnd för prestationsgranskning som avses i artikel 114a i förordning (EU) 2018/1139.

2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska, om så är lämpligt, samarbeta genom arbetsöverenskommelser för att tillhandahålla ömsesidigt stöd i samband med dessa myndigheters övervaknings- och tillsynsuppgifter och hantering av utredningar och granskningar.

↓ 1070/2009 art. 2.1 (anpassad)

⇒ ny

3. ~~När det gäller funktionella luftrumsblock som sträcker sig över~~ ⇒ Nationella tillsynsmyndigheter ska underlätta tillhandahållandet av gränsöverskridande tjänster som ombesörjs av leverantörer av flygtrafiktjänster, i syfte att förbättra nätverkets prestanda. När det gäller tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ett ⇐ luftrum som faller under ✕ två eller ✕ flera medlemsstaters ansvarsområde, ska de berörda medlemsstaterna ingå en överenskommelse om den tillsyn ⇒ som enligt denna förordning ska genomföras av dem över ⇐ ~~med avseende på de~~ ✕ berörda ✕ leverantörer av flygtrafiktjänster ~~som tillhandahåller tjänster i dessa block.~~ ⇒ De berörda tillsynsmyndigheterna får upprätta en plan som specificerar genomförandet av deras samarbete i syfte att tillämpa denna överenskommelse. ⇐

↓ 1070/2009 art. 2.1

~~4. Nationella tillsynsmyndigheter ska ha ett nära samarbete med varandra för att säkerställa adekvat övervakning av leverantörer av flygtrafiktjänster som innehar ett giltigt certifikat från en medlemsstat och som också tillhandahåller tjänster med avseende på det luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvarsområde. Sådant samarbete ska innefatta överenskommelser om hur fall av bristande efterlevnad av de tillämpliga gemensamma kraven i artikel 6 eller av villkoren i bilaga II ska hanteras.~~

↓ 1070/2009 art. 2.1

~~5. I händelse av gränsöverskridande tillhandahållande av flygtrafiktjänster ska sådana överenskommelser inbegripa ett avtal om ömsesidigt erkännande av de tillsynsuppgifter som fastställts i punkterna 1 och 2 och av resultaten av dessa uppgifter. Detta ömsesidiga erkännande ska också tillämpas då överenskommelser om erkännande mellan nationella tillsynsmyndigheter ingår för certifieringsprocessen för tjänsteleverantörer.~~

↓ ny

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 myndighets fullgörande av de tillsynsuppgifter 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 den ekonomiska certifiering som avses i artikel 6.

↓ 1070/2009 art. 2.1

⇒ ny

~~65.~~ 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. ⇒ De ska anmäla dessa överenskommelser till kommissionen. ⇐

↓ 1070/2009 art. 2.1

~~Artikel 3~~

~~Behöriga organ~~

~~1. Nationella tillsynsmyndigheter får besluta att helt eller delvis delegera de inspektioner och undersökningar som avses i artikel 2.2 till behöriga organ som uppfyller kraven i bilaga I.~~

~~2. En sådan delegering som beviljas av en nationell tillsynsmyndighet ska gälla inom gemenskapen för en tid av tre år med möjlighet till förlängning. Nationella~~

~~tillsynsmyndigheter får överlämna åt vilken som helst av de behöriga organ som är belägna inom gemenskapen att utföra dessa inspektioner och undersökningar.~~

↓ 1070/2009 art. 1.5

Artikel 10

~~Konsultation med intressenter~~

~~1. Medlemsstaterna ska, i överensstämmelse med sin nationella lagstiftning, inrätta mekanismer för konsultation så att intressenter, inbegripet representativa yrkesorganisationer, på ett lämpligt sätt kan delta i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.~~

↓ 550/2004 (anpassad)

KAPITEL III

~~BESTÄMMELSER FÖR~~ TILLHANDAHÅLLANDE AV TJÄNSTER

↓ 550/2004 (anpassad)

Artikel 6

~~Gemensamma krav~~

~~Gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen. De gemensamma kraven skall omfatta följande:~~

~~— Teknisk och operativ kompetens och lämplighet.~~

~~— System och förfaranden för flygsäkerhets- och kvalitetsstyrning.~~

~~— Rapporteringssystem.~~

~~— Tjänsternas kvalitet.~~

~~— Finansiell styrka.~~

~~— Ansvar och försäkringstäckning.~~

~~— Ägande och organisationsstruktur, inbegripet förhindrande av intressekonflikter.~~

~~— Mänskliga resurser, bland annat lämplig planering av personalstyrkan.~~

~~— Säkerhet.~~

Artikel 6~~7~~

⊗ Ekonomisk ⊗ certifiering ⊗ och krav för ⊗ ~~av~~ leverantörer av flygtrafiktjänster

~~1. Tillhandahållande av alla flygtrafiktjänster inom gemenskapen skall omfattas av medlemsstaternas certifiering.~~

~~2. Ansökningar om certifiering skall lämnas till den nationella tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där sökanden bedriver sin huvudsakliga verksamhet och, i förekommande fall, har sitt säte.~~

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska, utöver de certifikat de är skyldiga att inneha enligt artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139, inneha ett ekonomiskt certifikat. Detta ekonomiska certifikat ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har påvisat tillräcklig finansiell stabilitet och fått lämplig ansvars- och försäkringstäckning.

Det ekonomiska certifikat som avses i denna punkt får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre uppfyller kraven för utfärdande och upprätthållande av ett sådant certifikat.

2. En enhet som innehar ett ekonomiskt certifikat enligt punkt 1 och ett certifikat som avses i artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 ska ha rätt att inom unionen tillhandahålla flygtrafiktjänster för luftrumets användare på icke-diskriminerande villkor, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7.2.

3. Det ekonomiska certifikat som avses i punkt 1 och det certifikat som avses i artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 får omfattas av ett eller flera villkor som anges i bilaga I. Sådana villkor ska vara objektivt motiverade, icke-diskriminerande, proportionella och öppet redovisade. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 36 för att ändra förteckningen i bilaga I i syfte att skapa lika ekonomiska villkor och resiliens avseende tillhandahållandet av tjänster.

4. De nationella tillsynsmyndigheterna i den medlemsstat där den fysiska eller juridiska person som ansöker om det ekonomiska certifikatet har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om den personen inte har något huvudsakligt verksamhetsställe, där personen är bosatt eller etablerad, ska ansvara för de uppgifter som anges i denna artikel med avseende på de ekonomiska certifikaten. Vid tillhandahållande av flygtrafiktjänster i ett luftrum som omfattas av två eller flera medlemsstaters ansvarsområde ska de ansvariga nationella tillsynsmyndigheterna vara de som angetts i enlighet med artikel 5.4.

5. När det gäller punkt 1 ska de nationella tillsynsmyndigheterna

a) ta emot och bedöma de ansökningar som lämnats in till dem och, i tillämpliga fall, utfärda eller förnya ekonomiska certifikat,

b) utöva tillsyn över innehavare av ekonomiska certifikat.

6. Kommissionen ska, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3, anta genomförandebestämmelser om detaljerade krav på finansiell stabilitet, särskilt finansiell styrka och finansiell resiliens, samt i fråga om fullständig, högkvalitativ och aktuell information till luftfarten påverkar avsevärt säkerheten och underlättar ansvars- och försäkringstäckning. För att säkerställa ett enhetligt genomförande av och överensstämmelse med punkterna 1, 4 och 5 i denna artikel ska kommissionen anta genomförandeaakter, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3, med närmare bestämmelser om regler och förfaranden för certifiering och för genomförande av de utredningar,

inspektioner, revisioner och annan övervakning som krävs för att säkerställa en effektiv tillsyn från den nationella tillsynsmyndighetens sida över de enheter som omfattas av denna förordning.

↓ 550/2004

~~3. Nationella tillsynsmyndigheter skall utfärda certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster om de uppfyller de gemensamma krav som avses i artikel 6. Certifikat får utfärdas för varje enskild flygtrafiktjänst som definieras i artikel 2 i ramförordningen eller för ett paket av sådana tjänster, bland annat de fall då en leverantör av flygtrafiktjänster, oavsett rättslig status, driver och underhåller sina egna kommunikations-, navigations- och övervakningssystem. Certifikaten skall regelbundet kontrolleras.~~

~~4. I certifikaten skall anges rättigheterna och skyldigheterna för leverantörer av flygtrafiktjänster, inklusive lufrumsanvändarnas tillgång till tjänsterna på en icke-diskriminerande grundval, med särskilt beaktande av säkerheten. Certifieringen får endast omfattas av de villkor som anges i bilaga II. Dessa villkor skall vara objektivt berättigade, icke-diskriminerande, proportionerliga och öppna för insyn.~~

~~5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får medlemsstaterna tillåta tillhandahållande av flygtrafiktjänster i hela eller delar av det lutrum som tillhör deras ansvarsområde utan certifikat, om leverantören av dessa tjänster erbjuder dem först och främst till flygplansrörelser som inte är allmän lufttrafik. I dessa fall skall den berörda medlemsstaten informera kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut och de åtgärder som har vidtagits för att säkerställa maximal överensstämmelse med de gemensamma kraven.~~

↓ 1070/2009 art. 2.3

~~7. De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka att de gemensamma kraven och de villkor som är knutna till certifikaten uppfylls. Uppgifter om sådan övervakning ska ingå i de årliga rapporter som medlemsstaterna ska lägga fram i enlighet med artikel 12.1 i ramförordningen. Om en nationell tillsynsmyndighet finner att innehavaren av ett certifikat inte längre uppfyller dessa krav eller villkor ska den vidta lämpliga åtgärder samtidigt som den ser till att tjänsterna upprätthålls under förutsättning att säkerheten inte äventyras. Dessa åtgärder får omfatta återkallande av certifikatet.~~

↓ 550/2004

~~8. Medlemsstaterna skall erkänna alla certifikat som har utfärdats i en annan medlemsstat i enlighet med denna artikel.~~

~~9. Medlemsstaterna får i undantagsfall skjuta upp efterlevnaden av denna artikel med sex månader efter den tidpunkt som framgår av artikel 19.2. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om sådana förlängningar och ange skälen till dessa.~~

↓ 1070/2009 art. 2.4

⇒ ny

Artikel ~~78~~

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 ~~utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som innehar ett giltigt certifikat i gemenskapen.~~ ⇒ individuellt eller kollektivt utnämna en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster. Leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska uppfylla följande villkor: ⇐

↓ ny

- a) De ska inneha ett giltigt certifikat eller en giltig deklaration enligt artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139 och ett ekonomiskt certifikat i enlighet med artikel 6.1.
- b) De ska uppfylla de nationella säkerhets- och försvarskraven.

Varje beslut om att utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster ska gälla i högst tio år. Medlemsstaterna får besluta att förnya utnämningen av en leverantör av flygtrafikledningstjänster.

↓ 1070/2009 art. 2.4 (anpassad)

⇒ ny

~~2. Vid tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster ska medlemsstaterna se till att tillämpningen av denna artikel och artikel 10.3 inte förhindras av deras nationella rättssystem i form av krav på att leverantörer av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller tjänster i ett luftrum som faller under den medlemsstats ansvar.~~ ⇒ 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, ~~eller~~
- c) endast använder inrättningar i den ☒ utnämmande ☒ medlemsstaten.

3. Medlemsstaterna ska ~~fastställa~~ ⇒ ange ⇐ de rättigheter och skyldigheter som ska uppfyllas av de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som ~~utnämns.~~ ⇒ medlemsstaterna individuellt eller tillsammans har utnämnt. ⇐ Sådana skyldigheter ~~får~~ ⇒ ska ⇐ innehålla villkor för att i rätt tid tillhandahålla ☒ tillgängliggöra ☒ ~~relevant information~~ ☒ relevanta data ☒ som är lämplig för att fastställa identiteten på alla luftfartygsrörelser i det luftrum som de är ansvariga för.

~~4. Medlemsstaterna ska ha handlingsfriheten att välja en leverantör av flygtrafikledningstjänster på villkor att den senare uppfyller de krav och villkor som avses i artiklarna 6 och 7.~~

~~5. När det gäller funktionella luftrumsblock som inrättas i enlighet med artikel 9a och som sträcker sig över luftrum som faller under flera medlemsstaters ansvarsområde ska de berörda medlemsstaterna gemensamt utse, i enlighet med punkt 1 i denna artikel, en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster, minst en månad före införandet av det funktionella luftrumsblocket.~~

46. 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 8

Villkor avseende tillhandahållandet av CNS-, AIS-, ADS- och MET-tjänster samt flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon

1. Om det möjliggör kostnadseffektiviseringar till gagn för luftrumets användare får leverantörer av flygtrafikledningstjänster besluta att upphandla CNS-, AIS-, ADS- eller MET-tjänster på marknadsvillkor.

Om det möjliggör kostnadseffektiviseringar till gagn för luftrumets användare ska medlemsstaterna tillåta flygplatsoperatörer att på marknadsvillkor upphandla flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon för flygplatskontroll.

Dessutom, om det möjliggör kostnadseffektiviseringar till gagn för luftrumets användare, får medlemsstaterna tillåta flygplatsoperatörer eller de berörda nationella tillsynsmyndigheterna att på marknadsvillkor upphandla flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon för inflygningskontrolltjänst.

2. Upphandling av tjänster på marknadsvillkor ska ske på grundval av lika, icke-diskriminerande och transparenta villkor i enlighet med unionsrätten, inbegripet fördragets konkurrensregler. Anbudsförfarandena för upphandling av de berörda tjänsterna ska utformas så att konkurrerande leverantörer faktiskt kan delta i dessa förfaranden, bland annat genom regelbunden förnyad konkurrensutsättning.

3. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster underväg är organisatoriskt åtskilt från tillhandahållandet av CNS-, AIS-, ADS- och MET-tjänster samt flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon och att kravet avseende särredovisning enligt artikel 25.3 iakttas.

4. En leverantör av CNS-, AIS-, ADS- eller MET-tjänster eller flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon får väljas ut för att tillhandahålla tjänster i en medlemsstat endast om

(a) den är certifierad i enlighet med artikel 6.1 och 6.2,

(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, och
- (d) tjänsteleverantören uppfyller nationella säkerhetskrav och försvarskrav.

5. Artiklarna 14, 17 och 19–22 ska inte tillämpas på leverantörer av flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon som utnämnts till följd av ett upphandlingsförfarande i enlighet med punkt 1 andra och tredje styckena. Dessa leverantörer av flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon ska i övervakningssyfte överlämna data om flygtrafiktjänsters prestanda inom nyckelprestationsområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet till den nationella tillsynsmyndigheten och till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning.

6. Nationella tillsynsmyndigheter ska säkerställa att upphandling som utförs av leverantörer av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatörer och som avses i 1 uppfyller kraven i punkt 2, och de ska vid behov vidta korrigerande åtgärder. När det gäller flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon ska de ansvara för att godkänna anbudsspecifikationer för flygtrafikledningstjänster i terminalavgiftszon, vilka ska innehålla krav på tjänstekvalitet. De nationella tillsynsmyndigheterna ska hänvisa frågor som rör tillämpningen av konkurrensregler till den nationella konkurrensmyndighet som avses i artikel 11 i rådets förordning (EG) nr 1/2003.

Artikel 9

Tillhandahållande av gemensamma informationstjänster

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

2. Priset för gemensamma informationstjänster ska baseras på de fasta och rörliga kostnaderna för tillhandahållandet av den berörda tjänsten och får dessutom inbegripa ett påslag som återspeglar en lämplig avvägning mellan risk och avkastning.

De kostnader som avses i första stycket ska redovisas i ett separat konto som är skilt från räkenskaperna för den berörda operatörens övriga verksamhet och ska offentliggöras.

3. Leverantören av gemensamma informationstjänster ska fastställa priset i enlighet med punkt 2, med förbehåll för den berörda nationella tillsynsmyndighetens bedömning och godkännande.

4. När det gäller verksamhet i specifika luftrumsvolymer som av medlemsstaterna definieras för verksamhet med obemannade luftfartyg ska relevanta operativa data göras tillgängliga i realtid av leverantörer av flygtrafiktjänster. Leverantörer av gemensamma informationstjänster ska använda dessa data endast för operativa ändamål som gäller de tjänster de tillhandahåller. Tillgång till relevanta operativa data ska beviljas leverantörer av gemensamma informationstjänster, på icke-diskriminerande grund, utan att det påverkar säkerhets- eller försvarspolitiska intressen.

Priserna för tillgång till sådana data ska baseras på marginalkostnaden för att göra dessa data tillgängliga.

~~Artikel 9~~

~~Utnämning av leverantörer av flygvädertjänster~~

~~1. Medlemsstaterna får utse en leverantör av flygvädertjänster att leverera alla eller delar av flygväderdata med ensamrätt i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för med beaktande av flygsäkerhetsöverväganden.~~

~~2. Medlemsstaterna skall utan dröjsmål underrätta kommissionen och andra medlemsstater om beslut inom ramen för denna artikel med avseende på utnämning av leverantör av flygvädertjänster.~~

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

⇒ ny

Artikel ~~1011~~

Prestationssystem

1. För att förbättra ☒ prestandan hos ☒ ~~kvaliteten på~~ flygtrafiktjänster och nätfunktioner inom det gemensamma europeiska luftrummet ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner ~~införas~~ ⇒ tillämpas i enlighet med denna artikel och artiklarna 11–18. ⇐ ~~Det ska omfatta följande:~~

2. Prestationssystemet ska genomföras under referensperioder, som ska vara minst två år och högst fem år. Prestationssystemet ska omfatta följande:

a) ~~Gemenskapsomfattande~~ ☒ Unionsomfattande ☒ prestationsmål inom ☒ nyckelprestationsområdena ☒ ~~nyckelområdena ur kvalitetshänseende~~ säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet ⇒ för varje referensperiod ⇐.

b) ~~Nationella planer~~ ☒ Prestationsplaner ☒ ~~eller planer för funktionella luftrumsblock,~~ inklusive ⇒ bindande ⇐ prestationsmål, för att säkra överensstämmelse med de gemenskapsomfattande prestationsmålen ⇒ inom de nyckelprestationsområden som nämns i punkt a, för varje referensperiod ⇐.

c) Regelbunden granskning, övervakning och benchmarking av ~~kvaliteten~~ ☒ prestanda ☒ på flygtrafiktjänster och nätfunktioner ⇒ inom nyckelprestationsområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet ⇐.

Kommissionen får lägga till ytterligare nyckelprestationsområden för att fastställa prestationsmål eller för övervakningsändamål, när det är nödvändigt för att förbättra prestanda.

~~2. I enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 får kommissionen utse Eurocontrol eller något annat opartiskt behörigt organ att agera som ett organ för prestationsgranskning. Organet för prestationsgranskning ska bistå kommissionen i samarbete med de nationella tillsynsmyndigheterna samt på deras begäran även bistå dessa, i genomförandet av det prestationssystem som avses i punkt 1. Kommissionen ska se till att~~

~~organet för prestationsgranskning agerar oberoende när det utför de uppgifter som kommissionen tilldelat det.~~

~~3. a) De gemenskapsomfattande prestationsmålen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst ska antas av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3, efter det att hänsyn tagits till relevant information från nationella tillsynsmyndigheter på nationell nivå eller funktionell luftrumsblocknivå.~~

~~b) De nationella eller funktionella luftrumsblockplaner som avses i punkt 1 b ska upprättas av de nationella tillsynsmyndigheterna och antas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Dessa planer ska omfatta bindande nationella mål eller funktionella luftrumsblockmål och en lämplig plan för stimulansåtgärder som ska godkännas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Planerna ska upprättas i samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumets användare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare.~~

~~c) Kommissionen ska bedöma huruvida de nationella eller funktionella luftrumsblockmålen överensstämmer med de gemenskapsomfattande prestationsmålen utifrån de kvalitetskriterier som avses i punkt 6 d.~~

~~I den händelse att kommissionen slår fast att en eller fler av de nationella eller funktionella luftrumsblockmålen inte uppfyller bedömningskraven kan kommissionen, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2, rekommendera att den eller de berörda nationella tillsynsmyndigheterna ska föreslå reviderade prestationsmål. Medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga ska anta reviderade prestationsmål och lämpliga åtgärder som de i god tid ska meddela till kommissionen.~~

~~Om kommissionen finner att de reviderade prestationsmålen och de aviserade åtgärderna är otillräckliga kan kommissionen, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3, besluta att medlemsstaterna i fråga ska vidta korrigeringsåtgärder.~~

~~Alternativt får kommissionen, med lämplig styrkande bevisning, besluta om en översyn av de gemenskapsomfattande prestationsmålen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3.~~

~~d) Referensperioden för prestationssystemet enligt punkt 1 ska uppgå till minst tre och högst fem år. Medlemsstaterna och/eller de nationella tillsynsmyndigheterna ska under denna period, i den händelse att de nationella eller funktionella luftrumsblockmålen inte uppfylls, vidta de lämpliga åtgärder som de har utarbetat. Den första referensperioden ska omfatta de första tre åren efter antagandet av de genomförandebestämmelser som avses i punkt 6.~~

~~e) Kommissionen ska göra regelbundna bedömningar om huruvida och i vilken omfattning prestationsmålen har uppfyllts samt framlägga resultaten av dessa bedömningar till kommittén för det gemensamma luftrummet.~~

~~3. I prestationssystemet enligt punkt 1 ska följande förfaranden ingå ☒ Leden a, b och c i punkt 2 ska baseras på följande ☒ :~~

~~a) Insamling, validering, undersökning, utvärdering och spridning av relevanta uppgifter om kvaliteten på ☒ prestanda hos ☒ flygtrafiktjänster och nätfunktioner från alla relevanta parter, bland dem leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets~~

användare, flygplatsoperatörer, nationella tillsynsmyndigheter, ⇒ nationella behöriga myndigheter, ⇐ medlemsstaterna ⇒ , byrån, nätverksförvaltaren ⇐ och Eurocontrol.

↓ ny

- b) Viktiga prestationsindikatorer för fastställande av mål inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.
- c) Indikationer för att övervaka prestationer inom nyckelprestationsområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.
- d) En metod för utarbetande av prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster, och en metod för utarbetande av prestationsplanen och prestationsmålen för nätverksfunktionerna.
- e) Bedömningen av utkast till prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner.
- 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.
- h) Incitamentsystem, inbegripet för negativa ekonomiska incitament som är tillämpliga om en leverantör av flygtrafikledningstjänster inte uppfyller de relevanta bindande prestationsmålen under referensperioden eller om leverantören inte har genomfört de relevanta gemensamma projekt som avses i artikel 35. Sådana negativa ekonomiska incitament ska särskilt ta hänsyn till försämringen av kvaliteten på tjänster som tillhandahålls av den leverantören, som ett resultat av att prestandamålen inte uppfylls eller av att de gemensamma projekten inte genomförs, och den därav följande inverkan på nätverket.
- i) Riskdelningsmekanismer med avseende på trafik och kostnader.
- j) Tidsplaner för fastställande av mål, bedömning av prestationsplaner och prestationsmål, övervakning och benchmarking.
- k) En metod för fördelning av kostnader som är gemensamma för flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon mellan de två tjänstekategorierna.
- l) Mekanismer för att hantera oförutsebara och betydande händelser som har en väsentlig inverkan på genomförandet av prestations- och avgiftssystemen.

Artikel 11

Fastställande av unionsomfattande prestationsmål

1. Kommissionen ska anta de unionsomfattande prestationsmålen för flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet för varje referensperiod, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 37.2 och i enlighet med punkterna 2–3 i den här artikeln. I samband med de unionstäckande prestationsmålen får kommissionen fastställa

kompletterande utgångsvärden, nedbrytningsvärden eller benchmarkgrupper, i syfte att möjliggöra bedömning och godkännande av utkast till prestationsplaner i enlighet med de kriterier som avses i artikel 13.3.

2. De unionsomfattande prestationsmål som avses i punkt 1 ska fastställas på grundval av följande grundläggande kriterier:

a) De ska gradvis och kontinuerligt driva fram förbättringar med avseende på flygtrafiktjänsternas operativa och ekonomiska prestanda.

b) De ska vara realistiska och möjliga att uppnå under den berörda referensperioden, samtidigt som de främjar en mer långsiktig strukturell och teknisk utveckling som möjliggör ett effektivt, hållbart och resiliellt tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

3. I syfte att förbereda sina beslut om unionsomfattande prestationsmål ska kommissionen samla in alla nödvändiga synpunkter från berörda parter. På begäran av kommissionen ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning bistå kommissionen med analys och förberedelse av dessa beslut genom ett yttrande.

Artikel 12

Klassificering av flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon

1. Innan varje referensperiod inleds ska varje medlemsstat meddela kommissionen vilka flygtrafiktjänster som ska tillhandahållas under den perioden i det luftrum den ansvarar för och som den avser att klassificera som flygtrafiktjänster under väg respektive flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon. Samtidigt ska varje medlemsstat underrätta kommissionen om vilka leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämns för dessa respektive tjänster.

2. I god tid före inledningen av den relevanta referensperioden ska kommissionen anta genomförandebeslut riktade till varje medlemsstat om huruvida den planerade klassificeringen av de berörda tjänsterna uppfyller kriterierna i artikel 2.28 och 2.55. På begäran av kommissionen ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning bistå kommissionen med analys och förberedelse av dessa beslut genom ett yttrande.

3. Om det i ett beslut som antas enligt punkt 2 konstateras att den planerade klassificeringen inte uppfyller kriterierna i artikel 2.28 och 2.55 ska den berörda medlemsstaten, med beaktande av det beslutet, lämna in en ny anmälan vars villkor uppfyller dessa kriterier. Kommissionen ska fatta beslut om denna anmälan i enlighet med punkt 2.

4. De berörda utnämnda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska basera sina utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon på de klassificeringar som av kommissionen har konstaterats uppfylla kriterierna i artikel 2.28 och 2.55. Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning grunda sig på samma klassificeringar när den bedömer kostnadsfördelningen mellan flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon enligt artikel 13.3.

Artikel 13

Prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg som tillhandahålls av utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster

1. De utnämnda leverantörerna av flygtrafiktjänster under väg ska, för varje referensperiod, anta utkast till prestationsplaner för alla flygtrafiktjänster under väg som de tillhandahåller och, i tillämpliga fall, upphandlar från andra leverantörer.

Utkast till prestationsplaner ska antas efter det att unionsomfattande prestationsmål har fastställts och före inledningen av den berörda referensperioden. De ska innehålla prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, i överensstämmelse med de unionsomfattande prestationsmålen. Dessa utkast till prestationsplaner ska ta hänsyn till den europeiska ATM-generalplanen. Utkast till prestationsplaner ska offentliggöras.

2. De utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster under väg som avses i punkt 1 ska innehålla relevant information från nätverksförvaltaren. Utänmnade leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska, innan de antar dessa utkast till planer, samråda med företrädare för luftrummet användare och, i förekommande fall, militära myndigheter, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare. De utänmnade leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska också lämna in dessa planer till den nationella behöriga myndighet som ansvarar för deras certifiering, som ska kontrollera planernas överensstämmelse med förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav.

3. Utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster under väg ska innehålla prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg som är förenliga med respektive unionsomfattande prestationsmål inom alla nyckelprestationsområden och uppfyller de ytterligare villkor som fastställs i tredje stycket.

Överensstämmelse mellan prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg och unionstäckande prestationsmål ska fastställas i enlighet med 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 och andra leverantörer av flygtrafikledningstjänster som ingår i samma benchmarkgrupp.

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.

b) Utkastet till prestationsplan måste vara fullständigt i fråga om data och underlag.

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

4. Fördelningen av kostnaderna mellan flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska bedömas av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning på grundval av den metod som avses i artikel 10.3 k och klassificeringen av de olika tjänsterna enligt kommissionens bedömning i enlighet med artikel 12.

5. De utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster under väg som avses i punkt 1, i förekommande fall inklusive kostnadsfördelningen mellan flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, ska lämnas in till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning för bedömning och godkännande.

6. När det gäller en utnämnd leverantör av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller både flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning först bedöma kostnadsfördelningen mellan de respektive tjänsterna i enlighet med punkt 4.

Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning konstaterar att kostnadsfördelningen inte överensstämmer med den metod eller den klassificering som avses i punkt 4, ska den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster lägga fram ett nytt utkast till prestationsplan som överensstämmer med den metoden och den klassificeringen.

Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning konstaterar att kostnadsfördelningen överensstämmer med den metoden och den klassificeringen, ska den fatta ett beslut om detta och underrätta den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster och den berörda nationella tillsynsmyndigheten. Den nationella tillsynsmyndigheten ska vara bunden av slutsatserna i det beslutet när det gäller kostnadsfördelningen avseende bedömningen av det utkast till prestationsplan för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som avses i artikel 14.

7. Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning bedöma prestationsmålen för flygtrafiktjänster under väg och prestationsplanerna i enlighet med de kriterier och villkor som anges i punkt 3. Om punkt 6 är tillämplig ska denna bedömning göras efter det att ett beslut om kostnadsfördelning har fattats i enlighet med punkt 6 fjärde stycket.

Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning konstaterar att utkastet till prestationsplan uppfyller dessa kriterier och villkor ska den godkänna utkastet.

Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning konstaterar att ett eller flera prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg inte överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen eller att prestationsplanen inte uppfyller de ytterligare villkor som anges i punkt 3, ska den neka att utfärda godkännandet.

8. Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning har vägrat att godkänna ett utkast till prestationsplan i enlighet med punkt 7 ska ett reviderat utkast till prestationsplan läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster, vid behov inklusive reviderade mål.

9. Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning bedöma det reviderade utkast till prestationsplan som avses i punkt 8 i enlighet med de kriterier och villkor som anges i punkt 3. Om ett reviderat utkast till prestationsplan uppfyller dessa kriterier och villkor ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning godkänna det.

Om ett reviderat utkast till prestationsplan inte uppfyller dessa kriterier och villkor ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning neka att godkänna det och kräva att den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster lägger fram ett slutligt utkast till prestationsplan.

Om det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 8 avslås eftersom det innehåller prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg som inte är förenliga med de unionsomfattande prestationsmålen, ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning fastställa prestationsmål som är förenliga med de unionsomfattande prestationsmålen för den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster, med beaktande av de slutsatser som dras i det beslut som avses i punkt 7. Det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster ska inbegripa de prestationsmål som sålunda fastställts av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning samt de åtgärder som ska vidtas för att uppnå dessa mål.

Om godkännande av det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 8 avslås endast på grund av att det inte uppfyller villkoren i punkt 3 tredje stycket, ska det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster inbegripa de prestationsmål som anges i utkastet till prestationsplan och som av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning anses överensstämma med de unionsomfattande prestationsmålen, och det ska innehålla de ändringar som är nödvändiga med hänsyn till de villkor som byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning befunnit vara ouppfyllda.

Om godkännande av det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 8 avslås eftersom det innehåller prestationsmål för flygtrafiktjänster under väg som inte överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen och eftersom det dessutom inte uppfyller villkoren i punkt 3 tredje stycket, ska det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster inbegripa de prestationsmål som fastställts av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning i enlighet med tredje stycket och de åtgärder som ska vidtas för att uppnå dessa mål, och det ska innehålla de ändringar som är nödvändiga med hänsyn till de villkor som byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning befunnit vara ouppfyllda.

10. Utkast till prestationsplaner som godkänts av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning ska antas av de berörda utnämnda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster som slutgiltiga planer och ska offentliggöras.

11. Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning, inom de tidsfrister som avses i de genomförandeakter som ska antas i enlighet med artikel 18, regelbundet utfärda rapporter om övervakningen av prestanda för flygtrafiktjänster under väg och nätverksfunktioner, inbegripet regelbundna bedömningar av uppnåendet av de unionsomfattande prestationsmålen under väg och av prestationsmålen för flygtrafiktjänster under väg för leverantörer av flygtrafiktjänster, och ska offentliggöra resultaten av dessa bedömningar.

Den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster ska tillhandahålla den information och de data som krävs för övervakningen av flygtrafiktjänsternas prestanda. Detta ska omfatta information och data avseende faktiska kostnader och intäkter. Om prestationsmålen inte uppnås eller prestationsplanen inte genomförs korrekt ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning utfärda beslut med krav på korrigerande åtgärder som ska vidtas av leverantörerna av flygtrafikledningstjänster. Dessa korrigerande åtgärder får, när det är objektivt nödvändigt, inbegripa ett krav på att en leverantör av flygtrafikledningstjänster ska delegera tillhandahållandet av de relevanta tjänsterna till en annan leverantör av flygtrafikledningstjänster. Om prestationsmålen fortfarande inte uppnås, eller om prestationsplanen fortsatt genomförs felaktigt eller om föreskrivna korrigerande åtgärder inte tillämpas eller inte tillämpas korrekt, ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning genomföra en utredning och avge ett yttrande till kommissionen i enlighet med artikel 24.2. Kommissionen får vidta åtgärder i enlighet med artikel 24.3.

Artikel 14

Prestationsplaner och prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som tillhandahålls av utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster

1. De leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämnts för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska, för varje referensperiod, anta utkast till prestationsplaner för alla flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som de tillhandahåller och, i tillämpliga fall, upphandlar från andra leverantörer.

Utkast till prestationsplaner ska antas efter det att unionsomfattande prestationsmål har fastställts och före inledningen av den berörda referensperioden. De ska innehålla prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, i överensstämmelse med de unionsomfattande prestationsmålen. Dessa utkast till prestationsplaner ska ta hänsyn till den europeiska ATM-generalplanen. Utkast till prestationsplaner ska offentliggöras.

2. De utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som avses i punkt 1 ska innehålla relevant information från nätverksförvaltaren. Utvärderade leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska, innan de antar dessa utkast till planer, samråda med företrädare för luftrumets användare och, i förekommande fall, militära myndigheter, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare. De utvärderade leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska också lämna in dessa planer till den nationella behöriga myndighet som ansvarar för deras certifiering, som ska kontrollera planernas överensstämmelse med förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval därav.

3. Utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska innehålla prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som är förenliga med respektive unionsomfattande prestationsmål inom alla nyckelprestationsområden och uppfyller de ytterligare villkor som fastställs i tredje stycket.

Överensstämmelse mellan prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon och unionstäckande prestationsmål ska fastställas i enlighet med 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 och andra leverantörer av flygtrafikledningstjänster som ingår i samma benchmarkgrupp.

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.

b) Utkastet till prestationsplan måste vara fullständigt i fråga om data och underlag.

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

4. De utkast till prestationsplaner för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som avses i punkt 1 ska lämnas till den nationella tillsynsmyndigheten för bedömning och godkännande.

5. När det gäller en utvärderad leverantör av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller både flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska det utkast till prestationsplan för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som ska lämnas in till den nationella tillsynsmyndigheten vara den plan som ska vara föremål för ett positivt beslut om kostnadsfördelningen som fattas av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning i enlighet med artikel 13.6 tredje stycket.

6. Den nationella tillsynsmyndigheten ska bedöma prestationsmålen för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon och prestationsplanerna i enlighet med de kriterier och villkor som anges i punkt 3. Om punkt 5 är tillämplig ska den nationella tillsynsmyndigheten grunda sin bedömning på slutsatserna i det beslut som fattats av byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning vad gäller kostnadsfördelningen.

Om den nationella tillsynsmyndigheten konstaterar att utkastet till prestationsplan uppfyller dessa kriterier och villkor ska den godkänna utkastet.

Om den nationella tillsynsmyndigheten konstaterar att ett eller flera prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon inte överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen eller att prestationsplanen inte uppfyller de ytterligare villkor som anges i punkt 3, ska den neka att utfärda godkännandet.

7. Om den nationella tillsynsmyndigheten har nekat att godkänna ett utkast till prestationsplan i enlighet med punkt 6 ska ett reviderat utkast till prestationsplan läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster, vid behov inbegripet reviderade mål.

8. Den nationella tillsynsmyndigheten ska bedöma det reviderade utkast till prestationsplan som avses i punkt 7 i enlighet med de kriterier och villkor som anges i punkt 3. Om ett reviderat utkast till prestationsplan uppfyller dessa kriterier och villkor ska den nationella tillsynsmyndigheten godkänna det.

Om ett reviderat utkast till prestationsplan inte uppfyller dessa kriterier och villkor ska den nationella tillsynsmyndigheten neka att godkänna det och kräva att den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster lägger fram ett slutligt utkast till prestationsplan.

Om det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 7 avslås eftersom det innehåller prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som inte är förenliga med de unionsomfattande prestationsmålen, ska den nationella tillsynsmyndigheten fastställa prestationsmål som är förenliga med de unionsomfattande prestationsmålen för den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster, med beaktande av de slutsatser som dras i det beslut som avses i punkt 6. Det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster ska inbegripa de prestationsmål som sålunda fastställts av den nationella tillsynsmyndigheten samt de åtgärder som ska vidtas för att uppnå dessa mål.

Om godkännande av det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 7 avslås endast på grund av att det inte uppfyller villkoren i punkt 3 tredje stycket, ska det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster inbegripa de prestationsmål som anges i utkastet till prestationsplan och som av den nationella tillsynsmyndigheten anses överensstämma med de unionsomfattande prestationsmålen, och det ska innehålla de ändringar som är nödvändiga med hänsyn till de villkor som den nationella tillsynsmyndigheten befunnit vara ouppfyllda.

Om godkännande av det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in i enlighet med punkt 7 avslås eftersom det innehåller prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som inte överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen och eftersom det dessutom inte uppfyller villkoren i punkt 3 tredje stycket, ska det slutliga utkast till prestationsplan som ska läggas fram av den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster inbegripa de prestationsmål som fastställts av den nationella tillsynsmyndigheten i enlighet med tredje stycket och de åtgärder som ska vidtas för att uppnå dessa mål, och det ska innehålla de ändringar som är nödvändiga med hänsyn till de villkor som den nationella tillsynsmyndigheten befunnit vara ouppfyllda.

9. Utkast till prestationsplaner som godkänts av den nationella tillsynsmyndigheten ska antas av de berörda utnämnda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster som slutgiltiga planer och ska offentliggöras.

10. Den berörda nationella tillsynsmyndigheten ska regelbundet utfärda rapporter om övervakningen av prestanda för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, inbegripet regelbundna bedömningar av uppnåendet av prestationsmålen för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon för leverantörer av flygtrafikledningstjänster, och den ska offentliggöra resultaten av dessa bedömningar.

Den utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster ska tillhandahålla den information och de data som krävs för övervakningen av flygtrafiktjänsternas prestanda. Detta ska omfatta information och data avseende faktiska kostnader och intäkter.

Om prestationsmålen inte uppnås eller prestationsplanen inte genomförs korrekt ska den nationella tillsynsmyndigheten utfärda beslut med krav på korrigerande åtgärder som ska vidtas av leverantörerna av flygtrafikledningstjänster. Dessa korrigerande åtgärder får, när det är objektivt nödvändigt, inbegripa ett krav på att en leverantör av flygtrafikledningstjänster ska delegera tillhandahållandet av de relevanta tjänsterna till en annan leverantör av flygtrafikledningstjänster. Om prestationsmålen fortfarande inte uppnås, eller om prestationsplanen fortsatt genomförs felaktigt eller om föreskrivna korrigerande åtgärder inte tillämpas eller inte tillämpas korrekt, ska den nationella tillsynsmyndigheten begära att byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning ska genomföra en utredning i enlighet med artikel 24.2, och kommissionen får vidta åtgärder i enlighet med artikel 24.3.

11. Medlemsstaterna ska säkerställa att beslut som fattas av den nationella tillsynsmyndigheten enligt denna artikel kan bli föremål för rättslig prövning.

12. Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning utför en nationell tillsynsmyndighets uppgifter i enlighet med artikel 3.8, ska utkasten till prestationsplaner för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon lämnas till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning tillsammans med utkastet till prestationsplaner för flygtrafiktjänster underväg. Om byrån har fattat ett beslut avseende kostnadsfördelningen enligt artikel 13.6 tredje stycket ska detta beslut vara bindande för byrån när det gäller bedömningen av utkasten till prestationsplaner för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon.

Artikel 15

Byråns roll i dess egenskap av organ för prestationsgranskning när det gäller övervakningen av unionsomfattande prestationsmål för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon

1. Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning regelbundet upprätta en unionsomfattande översikt över prestandan för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon och över hur den förhåller sig till unionsomfattande prestationsmål.

2. För utarbetandet av den översikt som avses i punkt 1 ska de nationella tillsynsmyndigheterna anmäla sina rapporter som avses i artikel 14.10 till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning, och de ska tillhandahålla all annan information som byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning kan begära för dessa ändamål.

Artikel 16

Prestationsplan för nätverket

1. Nätverksförvaltaren ska för varje referensperiod utarbeta ett utkast till prestationsplan för nätverket för alla nätverksfunktioner som den utför.

Utkastet till prestationsplan för nätverket ska utarbetas efter det att unionsomfattande prestationsmål har fastställts och före inledningen av den berörda referensperioden. Den ska innehålla prestationsmål inom nyckelprestationsområdena miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.

2. Utkastet till prestationsplan för nätverket ska överlämnas till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning och till kommissionen.

Byrån ska i sin roll som organ för prestationsgranskning på begäran av kommissionen avge ett yttrande till kommissionen om 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 dessutom för den tidsram som omfattar både den föregående referensperioden och den referensperiod som omfattas av prestationsplanen.

b) Fullständigheten i utkastet till prestationsplan för nätverket när det gäller data och underlag.

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 får 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, och om översynen av mål är nödvändig och proportionell, ska kommissionen se över dessa unionsomfattande prestationsmål. Artikel 11 ska tillämpas på ett sådant beslut. Efter en sådan översyn ska utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster anta nya utkast till prestationsplaner, för vilka artiklarna 13 och 14 ska tillämpas. Nätverksförvaltaren ska utarbeta ett nytt utkast till prestationsplan för nätverket, för vilket artikel 16 ska tillämpas.

2. Beslutet om de reviderade unionsomfattande prestationsmål som avses i punkt 1 ska inbegripa övergångsbestämmelser för perioden fram till dess att de slutgiltiga prestationsplaner som antagits enligt artikel 13.6 och artikel 14.6 blir tillämpliga.

3. Utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster får begära tillstånd från byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning när det gäller flygtrafiktjänster under väg, eller från den berörda nationella tillsynsmyndigheten när det gäller flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, för att revidera ett eller flera prestationsmål under en referensperiod. En sådan begäran kan göras om tröskelvärdena för varning uppnås, eller om de utnämnda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster visar 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.

4. Byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning vad gäller flygtrafiktjänster under väg, eller den berörda nationella tillsynsmyndigheten vad gäller flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, ska ge den utnämnda berörda leverantören av flygtrafikledningstjänster tillstånd att genomföra den planerade översynen endast om den är nödvändig och proportionell, och om de reviderade prestationsmålen säkerställer att överensstämmelse med de unionsomfattande prestationsmålen upprätthålls. Om tillstånd till översynen har getts ska utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster anta nya utkast till prestationsplaner i enlighet med förfarandena i artiklarna 13 och 14.

Artikel 18

Genomförande av prestationssystemet

För genomförandet av prestationssystemet ska kommissionen anta detaljerade krav och förfaranden avseende artiklarna 10.3, 11, 12, 13, 14, 15, 16 och 17, särskilt när det gäller utarbetandet av utkast till prestationsplaner, fastställande av prestationsmål, kriterierna och villkoren för bedömning av dessa, metoden för fördelning av kostnaderna mellan flygtrafiktjänster under väg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon, övervakningen av prestanda och utfärdande av korrigerande åtgärder, samt tidtabeller för alla förfaranden. Dessa krav och förfaranden ska fastställas i en genomförandeakt som antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 37.2.

↓ 1070/2009 art. 1.

~~b) Urval av lämpliga nyckelområden ur kvalitetshänseende i enlighet med Icaos dokument nr 9854 'Global Air Traffic Management Operational Concept', vilka överensstämmer med dem som identifierats i prestationssystemet i generalplanen för flygledningstjänsten, inbegripet säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, och vilka vid behov anpassats för att ta hänsyn till särskilda behov inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och relevanta mål för dessa områden, samt definition av en begränsad uppsättning centrala kvalitetsindikatorer för att mäta kvaliteten.~~

~~c) Upprättande av gemenskapsomfattande prestationsmål, vilka ska definieras med hänsyn tagen till information som identifierats på nationell nivå eller på funktionell luftrumsblocknivå.~~

~~6. Med tanke på prestationssystemets närmare funktion ska kommissionen, senast den 4 december 2011 och inom lämplig tid för att de frister som fastställts i denna förordning ska kunna följas, anta genomförandebestämmelser i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3. Genomförandebestämmelserna ska innefatta följande:~~

~~e) Kriterierna enligt vilka de nationella tillsynsmyndigheterna ska upprätta de nationella prestationsplanerna eller prestationsplanerna för de funktionella luftrumsblocken, med de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken och planen för stimulansåtgärder. Prestationsplanerna ska~~

~~i) baseras på affärsplanerna hos leverantörerna av flygtrafiktjänster,~~

~~ii) ta upp alla kostnadskomponenter i den nationella kostnadsbasen eller kostnadsbasen för de funktionella luftrumsblocken,~~

iii) inbegripa bindande prestationsmål som är förenliga med prestationsmålen på gemenskapsnivå. d) Bedömning av prestationsmålen på nationell eller funktionell luftrumsblocknivå på grundval av den nationella eller funktionella luftrumsblockplanen.

e) Övervakning av de nationella prestationsplanerna eller prestationsplanerna för funktionella luftrumsblock, inbegripet lämpliga varningsmekanismer. d) Kriterier för bedömning av om de nationella eller funktionella luftrumsblockmålen överensstämmer med de gemenskapsomfattande prestationsmålen under referensperioden och för stöd av varningsmekanismer.

e) Allmänna principer för hur medlemsstaterna ska upprätta planen för stimulansåtgärder.

f) Principer för tillämpningen av en övergångsmekanism som är nödvändig för anpassningen till prestationssystemets funktion och som inte varar längre än tolv månader efter antagandet av genomförandebestämmelserna.

b) Referensperioden och intervallen för bedömningen av om prestationsmålen nåtts och för fastställandet av nya mål.

a) Innehållet i och tidsplanen för de förfaranden som avses i punkt 4.

↓ 1070/2009 art. 1.5

5. Då prestationssystemet utarbetas ska det tas hänsyn till att flygtrafiktjänster en route, terminaltjänster och nätfunktioner skiljer sig från varandra och att detta bör beaktas, vid behov även vid kvalitetsmätningen.

↓ 550/2004 (anpassad)

KAPITEL III

AVGIFTSSYSTEM

↓ 1070/2009 art. 2.8

Artikel 14

Allmänt

I enlighet med kraven i artiklarna 15 och 16 ska avgiftssystemet för flygtrafiktjänster bidra till större insyn med avseende på fastställande, påläggande och uttagande av avgifter från luftrumets användare, och bidra till kostnadseffektivitet i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och till effektiva flygningar, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls. Detta system ska också överensstämma med artikel 15 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart och med Eurocontrols avgiftssystem för undervägsavgifter.

Artikel ~~1915~~

Principer ☒ för avgiftssystemet ☒

↓ ny

1. Utan att det påverkar medlemsstaternas möjlighet att med offentliga medel finansiera tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster som omfattas av denna artikel, ska avgifter för flygtrafiktjänster fastställas, tillämpas och tas ut från luftrumets användare.
2. Avgifterna ska baseras på kostnaderna för leverantörer av flygtrafikledningstjänster avseende tjänster och funktioner som tillhandahålls till gagn för luftrumets användare under fasta referensperioder enligt definitionen i artikel 10.2. Dessa kostnader får inbegripa en rimlig avkastning på tillgångar för att bidra till nödvändiga kapitalförbättringar.
3. Avgifterna ska främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet samt uppnå prestationsmålen, och de ska främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster samtidigt som de minskar luftfartens miljöpåverkan.
4. Intäkter från avgifter som tas ut från luftrumets användare kan leda till finansiella överskott eller underskott för leverantörer av flygtrafikledningstjänster på grund av tillämpningen av de incitamentsystem som avses i artikel 10.3 h och de riskdelningsmekanismer som avses i artikel 10.3 i.
5. Intäkter från avgifter som tas ut från luftrumets användare i enlighet med denna artikel får inte användas för att finansiera tjänster som tillhandahålls på marknadsvillkor i enlighet med artikel 8.
6. Finansiella data om fastställda kostnader, faktiska kostnader och intäkter för utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska rapporteras till de nationella tillsynsmyndigheterna och till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning och ska offentliggöras.

Artikel 20

Kostnadsbaser för avgifter

1. Kostnadsbaserna för avgifter för flygtrafiktjänster under väg och avgifter för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska bestå av de fastställda kostnaderna avseende tillhandahållandet av dessa tjänster i den berörda avgiftszonen för undervägsavgifter och den berörda terminalavgiftszonen, i enlighet med de prestationsplaner som antagits i enlighet med artiklarna 13 och 14.
2. De fastställda kostnader som avses i punkt 1 ska inbegripa kostnaderna för relevanta anläggningar och tjänster, lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration.
3. De fastställda kostnader som avses i punkt 1 ska även omfatta följande kostnader:

a) Kostnader som leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ådrar sig för avgifter som betalas till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning.

b) Kostnader eller delar därav som leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ådrar sig i samband med de nationella tillsynsmyndigheternas tillsyn över och certifiering av dessa, såvida inte medlemsstaterna använder andra finansiella resurser för att täcka sådana kostnader.

c) Kostnader som leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ådrar sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner, inbegripet de uppgifter som anförtrotts nätverksförvaltaren, såvida inte medlemsstaterna använder andra finansiella resurser för att täcka sådana kostnader.

4. Fastställda kostnader ska inte omfatta kostnaderna för sanktioner som medlemsstaterna fastställer enligt artikel 42 eller kostnaderna för eventuella korrigerande åtgärder som avses i artikel 13.11 och artikel 14.10.

5. Korssubventionering ska inte vara tillåten mellan flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon. Kostnader som hänför sig till både flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska fördelas proportionellt mellan flygtrafiktjänster underväg och flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon på grundval av en öppen metod. Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster ska vara tillåten i endera av dessa två kategorier endast när detta motiveras av objektiva skäl, 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 byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning, de nationella tillsynsmyndigheterna och kommissionen. För detta ändamål ska kostnaderna delas upp i enlighet med den särredovisning som avses i artikel 25.3 och genom åtskillnad mellan personalkostnader, andra driftskostnader än personalkostnader, avskrivningskostnader, kapitalkostnader, kostnader för avgifter som betalats till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning samt extraordinära kostnader.

Artikel 21

Fastställande av 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.

2. Enhetsavgifter ska fastställas av de nationella tillsynsmyndigheterna, efter det att byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning har kontrollerat att de uppfyller kraven i artikel 19, artikel 20 och denna artikel. Om byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning konstaterar att en enhetsavgift inte uppfyller dessa krav ska enhetsavgiften ses över i enlighet därmed av den berörda nationella tillsynsmyndigheten. Om en enhetsavgift fortfarande inte uppfyller dessa krav ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning genomföra en utredning och avge ett yttrande till kommissionen i enlighet med artikel 24.2, och kommissionen får vidta åtgärder i enlighet med artikel 24.3.

För avgiftsändamål, och när överbelastning orsakar betydande nätverksproblem, inbegripet försämrad miljöprestanda, får kommissionen genom en genomförandeförordning som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 fastställa en gemensam enhetsavgift för flygtrafiktjänster underväg i hela det gemensamma europeiska luftrummet

samt detaljerade regler och förfaranden för dess tillämpning. Den gemensamma enhetsavgift som avses i första stycket ska beräknas på grundval av ett viktat genomsnitt av de olika enhetsavgifterna för de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster. Intäkterna från den gemensamma enhetsavgiften ska omfördelas för att uppnå intäktsneutralitet för de berörda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster.

Artikel 22

Fastställande av avgifter

1. Avgifter ska tas ut av luftrumets 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 luftrummet för användning av samma tjänst ska ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori.

2. Avgiften för flygtrafiktjänster under väg 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. Avgiften ska bestå av en eller flera rörliga komponenter, var och en baserad på objektiva faktorer.

3. Avgiften för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon 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 avgiften för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon ska inflygningen och avgången avseende en flygning räknas som en enda flygning. Avgiften ska bestå av en eller flera rörliga komponenter, var och en baserad på objektiva faktorer.

4. Undantag från flygtrafikavgifter för vissa luftrumsanvändare, i synnerhet lätta luftfartyg och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag täcks av andra resurser och inte läggs över på andra luftrumsanvändare.

5. Avgifter ska anpassas för att uppmuntra leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatser och luftrumets användare att stödja förbättringar av miljöprestanda eller tjänstekvalitet, såsom 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.

Artikel 23

Genomförande av avgiftssystemet

För genomförandet av avgiftssystemet ska kommissionen 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, incitamentssystemen och riskdelningsmekanismerna samt anpassningen av avgifter. Dessa krav och förfaranden ska fastställas i en genomförandeakt som antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 37.2.

~~a) Den kostnad som ska fördelas mellan luftrumets användare ska vara den fastställda kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration. Den fastställda kostnaden ska vara den kostnad som fastställts av medlemsstaterna på nationell nivå eller inom funktionella luftrumsblock antingen i början av referensperioden för varje kalenderår av den referensperiod som avses i artikel 11 i ramförordningen eller under referensperioden, efter lämpliga anpassningar för att tillämpa varningsmekanismerna i artikel 11 i ramförordningen.~~

~~b) De kostnader som ska beaktas i detta sammanhang ska vara de kostnader i relation till de hjälpmedel och tjänster som är föreskrivna och införlivade enligt Icaos regionala flygtrafikplan för den europeiska regionen. De kan även omfatta sådana kostnader som nationella tillsynsmyndigheter och/eller behöriga organ ådragit sig, samt andra kostnader som den berörda medlemsstaten och tjänsteleverantören ådragit sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. De ska inte omfatta kostnader för påföljder som medlemsstaterna fastställer enligt artikel 9 i ramförordningen eller kostnader för eventuella korrigeringsåtgärder som medlemsstater vidtar i enlighet med artikel 11 i ramförordningen.~~

~~c) Medlemsstaterna ska när det gäller de funktionella luftrumsblocken och som en del av sina ramavtal göra rimliga ansträngningar för att enas om gemensamma principer för avgiftssystem.~~

~~d) Kostnaden för olika flygtrafiktjänster skall identifieras separat i enlighet med artikel 12.3.~~

~~e) Korssubventionering ska inte vara tillåten mellan en-route tjänster och terminaltjänster. Kostnader som hör till både terminaltjänster och en-route tjänster ska fördelas proportionellt mellan dessa på grundval av en öppen metod. Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster ska vara tillåten i endera av dessa två kategorier endast när detta motiveras av objektiva skäl och under förutsättning att den är tydligt identifierbar.~~

~~f) Insyn i beräkningen av avgifter ska garanteras. Tillämpningsföreskrifter för tjänsteleverantörernas tillhandahållande av information ska fastställas för att göra det möjligt att granska deras prognoser, faktiska kostnader och intäkter. Information ska regelbundet utbytas mellan nationella tillsynsmyndigheter, tjänsteleverantörer, luftrumets användare, kommissionen och Eurocontrol.~~

~~3. Medlemsstaterna ska iakttä följande principer när de fastställer avgifter i enlighet med punkt 2:~~

~~a) Avgifter ska fastställas för tillgängligheten av flygtrafiktjänster på ett icke-diskriminerande sätt. När avgifter tas ut från olika användare av luftrummet för samma tjänst ska ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori.~~

~~b) Undantag för vissa användare, i synnerhet operatörer av lätta flygplan och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag inte läggs över på andra användare.~~

~~c) Avgifter ska fastställas per kalenderår på grundval av den fastställda kostnaden eller kan fastställas enligt de villkor som tagits fram av medlemsstaterna för hur maximinivån för enhetsavgiften eller för inkomsten ska fastställas för varje år under en period på högst fem år.~~

d) Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som ger en rimlig avkastning på tillgångar för att bidra till nödvändiga kapitalförbättringar.

e) Avgifterna ska avspeglar kostnaderna för de flygtrafiktjänster och anläggningar som görs tillgängliga för lufrummets användare, med beaktande av den relativa produktionskapaciteten hos de olika typerna av berörda luftfartyg.

f) Avgifterna ska främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet samt uppnå prestationsmålen, och de ska främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster samtidigt som de minskar luftfartens miljöpåverkan. För detta ändamål, och i förhållande till medlemsstaternas eller de funktionella lufrumsblockens prestationsplaner, får nationella tillsynsmyndigheter fastställa mekanismer, inbegripet stimulansåtgärder i form av ekonomiska för- och nackdelar, för att stimulera leverantörer av flygtrafiktjänster och/eller lufrummets användare att stödja förbättringar i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, till exempel ökad kapacitet, minskning av förseningar och hållbar utveckling, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls.

4. Kommissionen ska anta närmare genomförandebestämmelser för denna artikel i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen.

↓ 1070/2009 art. 2.11

Artikel 15

Kontroll av överensstämmelse

1. Kommissionen ska, i samarbete med medlemsstaterna, säkerställa fortlöpande granskning av överensstämmelsen med de principer och regler som avses i artiklarna 14 och 15. Kommissionen ska sträva efter att inrätta nödvändiga mekanismer för att Eurocontrols sakkunskap ska kunna tas i anspråk och ska meddela resultaten av granskningen till medlemsstaterna, Eurocontrol och företrädare för lufrummets användare.

2. På begäran av en eller flera medlemsstater som anser att de principer och regler som avses i artiklarna 14 och 15 inte har tillämpats korrekt, eller på kommissionens eget initiativ, ska kommissionen genomföra en undersökning av varje påstående om bristande efterlevnad eller bristande tillämpning av den eller de berörda principerna och/eller reglerna. Kommissionen ska utan att det påverkar tillämpningen av artikel 18.1 meddela resultaten av undersökningen till medlemsstaterna, Eurocontrol och företrädare för lufrummets användare. Kommissionen ska, inom två månader från det att den fått en begäran och efter att ha hört den berörda medlemsstaten och samrått med kommittén för det gemensamma europeiska lufrummet i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2 i ramförordningen, fatta ett beslut om tillämpningen av artiklarna 14 och 15 i denna förordning och om huruvida den berörda tillämpningen får fortsätta att tillämpas.

3. Kommissionen ska rikta sitt beslut till medlemsstaterna och informera tjänsteleverantören, i den mån denne är rättsligt berörd, om sitt beslut. En medlemsstat får hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet, som ska fatta beslut med kvalificerad majoritet, får fatta ett annat beslut inom en månad.

↓ ny

Artikel 24

Granskning av överensstämmelse med prestations- och avgiftssystemen

1. Kommissionen ska regelbundet granska hur leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och medlemsstaterna, beroende på vad som är tillämpligt, efterlever artiklarna 10–17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23. Kommissionen ska agera i samråd med byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning och med nationella tillsynsmyndigheter.

2. På begäran av en eller flera medlemsstater, en nationell tillsynsmyndighet eller kommissionen ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning undersöka alla påståenden om bristande efterlevnad som avses i punkt 1. Om den har indikationer på sådan bristande efterlevnad får byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning inleda en utredning på eget initiativ. Den ska slutföra utredningen inom fyra månader från mottagandet av en begäran, efter att ha hört medlemsstaten, den berörda nationella tillsynsmyndigheten och den berörda utnämnda leverantören av flygtrafikledningstjänster. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 41.1 ska byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning delge de berörda medlemsstaterna, de berörda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och kommissionen resultaten av utredningen.

3. Kommissionen får avge ett yttrande om huruvida medlemsstater och/eller leverantörer av flygtrafikledningstjänster har efterlevt artiklarna 10–17 och 19–22 och de genomförandeakter som avses i artiklarna 18 och 23 och ska anmäla detta yttrande till medlemsstaten eller medlemsstaterna och den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänster.

↓ 550/2004 (anpassad)

⇒ ny

Artikel ~~25~~¹²

Insyn i räkenskaper ☒ hos leverantörer av flygtrafiktjänster ☒

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska, ~~oavsett~~ ☒ oberoende av ☒ form för ägande eller rättslig form ☒ struktur ☒, ⇒ årligen ⇐ utforma, ~~inlämna till granskning~~ och offentliggöra sina finansiella räkenskaper. Dessa räkenskaper ska överensstämma med de internationella redovisningsstandarder som antagits av ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒. Om det på grund av ☒ den rättsliga statusen för leverantören av flygtrafiktjänster ☒ ~~tjänstleverantörens rättsliga status~~ inte är möjligt att uppnå full överensstämmelse med de internationella redovisningsstandarderna, ska leverantören ~~sträva efter att~~ i möjligaste mån uppfylla dessa krav. ~~2. I varje fall skall Leverantörer/leverantörer~~ av flygtrafiktjänster ska offentliggöra en årsredovisning och regelbundet underställas en oberoende revision ☒ av de räkenskaper som avses i denna punkt ☒.

↓ ny

2. Nationella tillsynsmyndigheter och byrån i sin roll som organ för prestationsgranskning ska ha rätt att få tillgång till räkenskaperna hos de leverantörer av flygtrafiktjänster som står under deras tillsyn. Medlemsstaterna får besluta att bevilja andra tillsynsmyndigheter tillgång till dessa räkenskaper.

↓ 1070/2009 art. 2.7 (anpassad)

⇒ ny

3. ~~Vid tillhandahållande av ett paket av tjänster ska leverantörer av flygtrafiktjänster~~ ⇒ , i sin interna bokföring, ha separata konton för varje flygtrafiktjänst ⇐ ~~identifiera och lämna upplysning om de kostnader och inkomster som härrör från flygtrafiktjänster, uppdelade i enlighet med det avgiftssystem för flygtrafiktjänster som avses i artikel 14 och, vid behov, ge en sammanställd redovisning för tjänster som inte är flygtrafiktjänster~~ på samma sätt som de skulle vara tvungna att göra om ~~de berörda tjänsterna~~ ☒ dessa tjänster ☒ ~~tillhandahålls~~ ☒ 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 ⇐

↓ ny

- 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 gemensamma informationstjänster,
- c) den tillhandahåller flygtrafiktjänster i unionen och i tredjeländer.

De fastställda kostnaderna, de faktiska kostnaderna och intäkterna som härrör från flygtrafiktjänster ska delas upp i personalkostnader, andra driftskostnader än personalkostnader, avskrivningskostnader, kapitalkostnader, kostnader för avgifter som betalas till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning samt extraordinära kostnader och de ska offentliggöras, med förbehåll för skyddet av konfidentiell information.

4. De finansiella uppgifter om kostnader och intäkter 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. Slutsatserna från granskningen ska offentliggöras.

↓ 550/2004

~~4. Medlemsstaterna skall utse behöriga myndigheter som skall ha rätt att ta del av räkenskaperna för de tjänstleverantörer som tillhandahåller tjänster inom det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde.~~

~~5. Medlemsstaterna får tillämpa övergångsbestämmelserna i artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder⁵² på leverantörer av flygtrafiktjänster som omfattas av denna förordning.~~

↓ 1070/2009 art. 2.5

~~Artikel 9a~~

~~Funktionella luftrumsblock~~

~~1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att införa funktionella luftrumsblock senast den 4 december 2012 i syfte att uppnå erforderlig kapacitet och effektivitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet och för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå samt bidra till lufttransportsystemets övergripande kvalitet och en minskad miljöpåverkan.~~

~~3. Medlemsstaterna ska i största möjliga utsträckning samarbeta med varandra, särskilt medlemsstater som inrättar angränsande funktionella luftrumsblock, för att säkerställa överensstämmelse med denna bestämmelse. Där så är relevant får samarbetet också inbegripa tredjeländer som deltar i funktionella luftrumsblock.~~

~~2. Funktionella luftrumsblock ska särskilt~~

- ~~a) stödja sig på en flygsäkerhetsbevisning,~~
- ~~b) möjliggöra optimerad användning av luftrummet med beaktande av flygtrafikflödena,~~
- ~~c) säkerställa förenlighet med det europeiska flygvägsnätet som inrättats i enlighet med artikel 6 i förordningen om luftrummet,~~
- ~~d) motiveras av det sammanlagda mervärdet, inbegripet optimal användning av tekniska och mänskliga resurser, grundat på lönsamhetsanalyser,~~
- ~~e) säkerställa en löpande och flexibel överföring av ansvaret för flygkontrolltjänsten mellan flygtrafikledningenheter,~~
- ~~f) säkerställa förenlighet mellan de olika luftrumskonfigurationerna, bland annat genom att optimera de befintliga flyginformationsregionerna,~~
- ~~g) uppfylla de villkor som härrör från regionala överenskommelser som har ingåtts inom Icao,~~
- ~~h) respektera befintliga regionala avtal vid ikraftträdandet av denna förordning, särskilt avtal med europeiska tredjeländer, och~~
- ~~i) underlätta förenlighet med prestationsmål för hela gemenskapen.~~

~~3. Ett funktionellt luftrumsblock ska inrättas endast genom ömsesidig överenskommelse mellan alla de medlemsstater, och, i förekommande fall, de tredjeländer, som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i det funktionella luftrumsblocket.~~

~~Innan kommissionen meddelas om inrättandet av ett funktionellt luftrumsblock ska den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna överlämna erforderliga uppgifter till~~

⁵² ~~EGT L 243, 11.9.2002, s. 1.~~

kommissionen, de övriga medlemsstaterna och andra berörda parter och ge dem möjlighet att inkomma med synpunkter.

4. Om ett funktionellt luftrumsblock gäller luftrum som helt eller delvis omfattas av två eller fler medlemsstaters ansvarsområde ska det avtal genom vilket luftrumsblocket inrättas innehålla de nödvändiga bestämmelserna om det sätt på vilket blocket kan ändras och det sätt på vilket en medlemsstat kan träda ut ur blocket, inbegripet övergångsarrangemang.

5. Vid problem mellan två eller flera medlemsstater om ett gränsöverskridande funktionellt luftrumsblock som rör luftrum som faller inom deras ansvarsområden, får de berörda medlemsstaterna tillsammans överlämna ärendet till kommittén för det gemensamma luftrummet för yttrande. Yttrandet ska tillställas de berörda medlemsstaterna. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska medlemsstaterna ta hänsyn till det yttrandet för att finna en lösning.

6. Efter att ha mottagit meddelandena från medlemsstaterna om de avtal och tillkännagivanden som avses i punkterna 3 och 4, ska kommissionen bedöma huruvida vart och ett av de funktionella luftrumsblocken uppfyller kraven i punkt 2 och lägga fram resultaten inför kommittén för det gemensamma luftrummet för diskussion. Om kommissionen finner att en eller flera av de funktionella luftrumsblocken inte uppfyller kraven, ska den inleda en dialog med de berörda medlemsstaterna i syfte att nå samförstånd om de åtgärder som är nödvändiga för att rätta till situationen.

7. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 6 ska de avtal och tillkännagivanden som avses i punkterna 3 och 4 meddelas kommissionen för offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning*. Den tidpunkt då besluten träder i kraft ska anges i offentliggörandet.

8. Riktlinjer för inrättande och ändring av funktionella luftrumsblock ska utarbetas senast den 4 december 2010 i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2 i ramförordningen.

9. Kommissionen ska senast den 4 december 2011 och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen anta genomförandebestämmelser avseende de uppgifter som den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ska tillhandahålla innan ett funktionellt luftrumsblock inrättas och ändras i enlighet med punkt 3 i den här artikeln.

Artikel 9b

Systemsamordnare för de funktionella luftrumsblocken

1. För att underlätta inrättandet av ett funktionellt luftrumsblock får kommissionen utse en fysisk person som systemsamordnare för de funktionella luftrumsblocken ('samordnaren'). Kommissionen ska handla i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9a.5 ska samordnaren på begäran av samtliga berörda medlemsstater och, i förekommande fall, tredjeländer som deltar i samma funktionella luftrumsblock underlätta förhandlingarna, för att det ska gå snabbare att inrätta funktionella luftrumsblock. Samordnaren ska agera på grundval av ett mandat från samtliga berörda medlemsstater och, i förekommande fall, tredjeländer som deltar i samma funktionella luftrumsblock.

3. Samordnaren ska agera opartiskt, i synnerhet gentemot medlemsstaterna, tredjeländerna, kommissionen och intressenterna.

~~4. Samordnaren ska inte avslöja några uppgifter som denne erhållit när han utfört sitt uppdrag, utom då berörd medlemsstat eller berörda medlemsstater och, i förekommande fall, berörda tredjeländer godkännt detta.~~

~~5. Samordnaren ska rapporterna till kommissionen, kommittén för det gemensamma luftrummet och till Europaparlamentet var tredje månad efter sin tillsättning. Rapporten ska innehålla en sammanfattning av förhandlingarna och resultaten av dessa.~~

~~6. Samordnarens uppdrag ska upphöra när det sista avtalet om funktionella luftrumsblock är undertecknat, dock senast den 4 december 2012.~~

↓ 1070/2009 art. 3.6 (anpassad)

⇒ ny

KAPITEL IV ✧ NÄTVERKSFÖRVALTNING ✧

Artikel 266

Nätverkets ✧ funktioner ✧ förvaltning och utformning

1. Nätverket för flygledningstjänsten (ATM) ska genom sina uppgifter möjliggöra optimerad
⇒ säkerställa en hållbar och effektiv användning av luftrummet ⇒ och av knappa resurser.
⇒ och ✧ De ska också ✧ säkerställa att luftrumets användare kan trafikera
förstahandsflygvägar ⇒ miljömässigt optimala flygvägar ⇒ samtidigt som maximal tillgång
till luftrum och flygtrafiktjänster möjliggörs. Dessa uppgifter ⇒ , förtecknade i punkterna 2
och 3, ⇒ ska ⇒ stödja uppnåendet av de unionsomfattande prestationsmålen och baseras på
operativa krav ⇒ inrikta sig på stöd till initiativ på nationell nivå och på nivån av funktionella
luftrumsblock och utföras med respekt för principen om åtskillnad mellan regleringsuppgifter
och driftmässiga uppgifter.

2. För att uppnå de mål som avses i punkt 1 ska kommissionen, utan att det påverkar
medlemsstaternas ansvar för nationella flygvägar och luftrumsstrukturer, se till att De följande
uppgifter ✧ nätverksfunktioner ✧ som avses i punkt 1 ✧ omfattar följande utförs:

a) Utveckling ⇒ och förvaltning ⇒ av ~~det~~ europeiska flygvägsnätet ⇒
luftrumsstrukturerna ⇒.

⇒ b) Flödesplanering. ⇒

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

↓ ny

3. De nätverksfunktioner som avses i punkt 1 omfattar även följande:

a) Optimering av luftrumets utformning för nätverket och underlättande av
delegering av tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster genom samarbete med
leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och medlemsstaternas myndigheter.

b) Styrning av belastningen i fråga om flygkontrolltjänstens kapacitet i nätverket i
enlighet med den bindande operativa planen för nätverket (NOP).

c) Funktion för samordning och stöd i händelse av nätverkskris.

d) Flödes- och kapacitetsplanering.

e) Hantering av planering, övervakning och samordning av genomförandeåtgärder
avseende utbyggnaden av infrastruktur i det europeiska ATM-nätet, i enlighet med
den europeiska ATM-generalplanen, med beaktande av operativa behov och
tillhörande operativa förfaranden.

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

↓ 1070/2009 art. 3.6

4. De uppgifter som förtecknas i ~~första stycket~~ punkterna 2 och 3 ska inte inbegripa antagandet av bindande bestämmelser av allmän räckvidd eller fattandet av politiska beslut. ~~De ska ta hänsyn till förslag som framlagts på nationell nivå och på nivån av funktionella luftrummblock.~~ De ska utföras i samarbete med militära myndigheter i enlighet med överenskomna rutiner för flexibel användning av luftrummet.

↓ ny

5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 36 för att ändra denna förordning i syfte att lägga till funktioner utöver dem som förtecknas i punkterna 2 och 3, om så krävs för nätverkets funktion och prestanda.

↓ 1070/2009 art. 3.6 (anpassad)

Artikel 27

⊗ Nätverksförvaltaren ⊗

↓ ny

1. För att uppnå de mål som avses i artikel 26 ska kommissionen, vid behov med stöd av byrån, säkerställa att nätverksförvaltaren bidrar till verkställandet av de nätverksfunktioner som anges i artikel 26 genom att utföra de uppgifter som avses i punkt 4.

↓ 1070/2009 art. 3.6 (anpassad)

⇒ ny

2. Kommissionen får, ~~efter samråd med kommittén för det gemensamma luftrummet och i överensstämmelse med de genomförandebestämmelser som avses i punkt 4, överlåta åt~~ ⊗ tillsätta ⊗ Eurocontrol eller ettnågot annat opartiskt och behörigt organ att utföra ~~de~~ ⇒ nätverksförvaltarens ⇐ uppgifter som förtecknas i första stycket. 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.

3. ⇒ Nätverksförvaltarens uppgifter ⇐ Dessa uppgifter ska ~~på medlemsstaternas och de berörda parternas vägnar~~ utföras på ett ⇒ oberoende, ⇐ opartiskt och kostnadseffektivt sätt. De ska styras på lämpligt sätt, med erkännande av principen om separat ansvar för tillhandahållande av tjänster respektive reglerande uppgifter ⇒, om det behöriga organ som utnämnts till nätverksförvaltare också har reglerande uppgifter. ⇐ ⇒ Nätverksförvaltaren ska när uppgifterna utförs beakta ⇐ ~~med beaktande av~~ behoven för hela nätverket för flygledningstjänsten och ~~med deltagande av~~ ⇒ fullt ut engagera ⇐ luftrumets användare, och leverantörerna av flygtrafiktjänster ⇒, flygplatsoperatörerna och militären. ⇐

4. Nätverksförvaltaren ska bidra till verkställandet av nätverksfunktionerna genom stödåtgärder som syftar till säker och effektiv planering och drift av nätverket under normala förhållanden och krisförhållanden och genom 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 ta hänsyn till behovet av att fullt ut integrera flygplatserna i nätverket.

5. Nätverksförvaltaren ska ha ett nära samarbete med byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning för att säkerställa att de prestationsmål som avses i artikel 10 på ett adekvat sätt återspeglas i den kapacitet som ska tillhandahållas av enskilda leverantörer av flygtrafiktjänster och som nätverksförvaltaren och dessa leverantörer av flygtrafiktjänster kommer överens om i den operativa planen för nätverket.

6. Nätverksförvaltaren ska

a) besluta om enskilda åtgärder för att genomföra nätverksfunktionerna och för att stödja ett effektivt genomförande av den bindande operativa planen för nätverket och uppnåendet av de bindande prestationsmålen,

b) ge råd till kommissionen och tillhandahålla relevant information till byrån i dess roll som organ för prestationsgranskning 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. Nätverksförvaltaren ska fatta beslut 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. Processen för gemensamt beslutsfattande ska främja nätverkets intressen.

~~3. Kommissionen får, efter vederbörligt samråd med berörda parter inom näringslivet, utöka förteckningen över uppgifter i punkt 2 med ytterligare uppgifter. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.~~

↓ ny

8. Genom genomförandeakter som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3 ska kommissionen fastställa närmare bestämmelser för verkställandet av nätverksfunktionerna, nätverksförvaltarens uppgifter, styrningsmekanismer inbegripet beslutsprocesser samt krishantering.

↓ 1070/2009 art. 3.6

~~4. Närmare bestämmelser för genomförandet av de åtgärder som avses i denna artikel, med undantag för dem som avses i punkterna 6–9, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen. Genomförandebestämmelserna ska framför allt avse följande:~~

~~a) Samordningen och harmoniseringen av processer och förfaranden för att effektivisera förvaltningen av frekvenser för flyget, inbegripet framtagning av principer och kriterier.~~

~~b) Den centrala uppgiften att samordna arbetet med att tidigt identifiera och tillgodose behoven av frekvenser inom de frekvensband som tilldelats den allmänna flygtrafiken i Europa, till stöd för utformningen och driften av det europeiska luftfartssystemet.~~

~~c) Ytterligare uppgifter för nätverket för flygledningstjänsten, enligt definitionerna i generalplanen för flygledningstjänsten.~~

~~d) Detaljerade arrangemang för beslutsfattande i samarbete mellan medlemsstaterna, leverantörerna av flygtrafiktjänster och förvaltningen av lufttransportnätet, i anslutning till de uppgifter som avses i punkt 2.~~

~~e) Förfaranden för samråd med berörda parter vid beslutsfattandet på både nationell och europeisk nivå.~~

~~f) Arbetet med att mellan förvaltningen av lufttransportnätet och de nationella frekvensförvaltarna fördela uppgifter och ansvar inom det radiospektrum som av Internationella telekommunikationsunionen upplåtits för allmän flygtrafik, så det skapas garantier för att den nationella frekvensförvaltningen fortsätter sköta sådana uppgifter som inte påverkar nätet. I sådana fall som faktiskt påverkar nätet ska de nationella frekvensförvaltarna samarbeta med dem som ansvarar för förvaltningen av lufttransportnätet för att frekvenserna ska användas så ändamålsenligt som möjligt.~~

↓ ny

9. Aspekter avseende utformning av luftrumsstrukturer utöver de som avses i artikel 26.2 och 26.3 ska behandlas av medlemsstaterna. I detta avseende ska medlemsstaterna beakta 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.

~~5. Andra aspekter av luftrumets utformning än de som avses i punkt 2 ska behandlas på nationell nivå eller på nivån av funktionella luftrumsblock. Denna utformningsprocess ska beakta trafikbelastningar och komplexitet, nationella prestationsplaner eller prestationsplaner för funktionella luftrumsblock och ska inbegripa fullt samråd med relevanta användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder användare av luftrummet, och i förekommande fall, militära myndigheter.~~

~~6. Medlemsstaterna ska överlåta åt Eurocontrol eller något annat opartiskt och behörigt organ att, under vederbörlig tillsyn, förvalta flödesplaneringen.~~

~~7. Genomförandebestämmelserna för flödesplaneringen, inbegripet de nödvändiga tillsynsförfarandena, ska utvecklas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2 i ramförordningen och antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, för att den tillgängliga luftrumskapaciteten ska användas så ändamålsenligt som möjligt och flödesplaneringen förbättras. Dessa bestämmelser ska grundas på öppenhet och effektivitet så att kapaciteten kan tillhandahållas på ett flexibelt sätt inom de angivna tidsramarna, i överensstämmelse med rekommendationerna i Icaos regionala plan för flygtrafiktjänst för Europaregionen (ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region).~~

~~8. Genomförandebestämmelserna för flödesplanering ska stödja driftsmässiga beslut som fattas av leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftrumets användare och ska omfatta följande områden:~~

~~a) Färdplanering.~~

~~b) Användning av tillgänglig luftrumskapacitet under alla faser av flygningen, även tilldelning av avgångstider.~~

~~c) Den allmänna flygtrafikens användning av flygvägar, inbegripet~~

~~skapandet av en enda publikation för flygvägar och flödesplanering,~~

~~alternativ för omläggning av allmän flygtrafik från hårt belastade områden, och~~

~~prioriteringsregler för allmän flygtrafiks tillträde till luftrummet, särskilt under hårt belastade perioder och krisperioder.~~

~~9. När kommissionen utvecklar och antar genomförandebestämmelserna ska kommissionen, beroende på vad som är lämpligt och utan att det inkräktar på säkerheten, ta hänsyn till överensstämmelse mellan färdplaner och avgångstider samt den nödvändiga samordningen med angränsande regioner.~~

Artikel 28

Insyn i nätverksförvaltarens räkenskaper

1. Nätverksförvaltare ska upprätta, lämna in och offentliggöra sina finansiella räkenskaper. 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 och regelbundet underställas en oberoende revision.

↓ 550/2004

Artikel 10

Förhållandet mellan tjänsteleverantörer

~~1. Leverantörer av flygtrafiktjänster får använda sig av tjänster från andra leverantörer som har blivit certifierade i gemenskapen.~~

~~2. Leverantörer av flygtrafiktjänster skall formalisera sina arbetsrelationer med hjälp av skriftliga avtal eller likvärdiga juridiska överenskommelser i vilka leverantörernas särskilda uppgifter och funktioner fastställs och som möjliggör ett utbyte av verksamhetsrelaterade uppgifter mellan alla tjänsteleverantörerna när det gäller allmän flygtrafik. Dessa överenskommelser skall anmälas till den berörda nationella tillsynsmyndigheten eller berörda myndigheter.~~

~~3. För tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster krävs medlemsstaternas godkännande. För tillhandahållandet av flygvädertjänster krävs medlemsstaternas godkännande, om de har utsett en leverantör med ensamrätt i enlighet med artikel 9.1.~~

↓ ny

Artikel 29

Förhållandet till intressenter

Leverantörerna av flygtrafikledningstjänster ska inrätta samrådsmekanismer för att samråda med de relevanta luftrumsanvändarna och flygplatsoperatörerna i alla viktiga frågor som rör tjänster som tillhandahålls, inbegripet relevanta ändringar av luftrumskonfigurationer, eller strategiska investeringar som har en relevant inverkan på tillhandahållande av och/eller avgifter för flygledningstjänst och flygtrafiktjänster. Luftrumsanvändarna ska också delta i processen för godkännande av strategiska investeringsplaner. Kommissionen ska anta åtgärder som preciserar formerna för samrådet och för luftrumsanvändarnas deltagande i godkännandet av investeringsplaner. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

↓ 1070/2009 art. 2.6 (anpassad)

⇒ ny

Artikel ~~3011~~

Förhållandet till militära myndigheter

Medlemsstaterna ska inom ramen för den gemensamma transportpolitiken ~~vidta nödvändiga åtgärder för att~~ se till att det mellan behöriga civila och militära myndigheter upprättas eller förnyas skriftliga överenskommelser eller likvärdiga juridiska överenskommelser avseende förvaltningen av särskilda lufrumsblock⇒, och underrätta kommissionen om detta ⇐.

↓ 550/2004

Artikel 13

Tillgång till och skydd av uppgifter

~~1. När det gäller allmän flygtrafik skall relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter utbytas i realtid mellan alla leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare och flygplatser så att deras operativa behov kan underlättas. Uppgifterna skall användas endast för verksamhetsrelaterade ändamål.~~

~~2. Berörda myndigheter, certifierade leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare och flygplatser skall beviljas tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter på ett icke-diskriminerande sätt. Certifierade tjänstleverantörer, användare av lufrummet och flygplatser skall fastställa standardvillkor för tillgång till andra relevanta verksamhetsrelaterade uppgifter än sådana som avses i punkt 1. De nationella tillsynsmyndigheterna skall godkänna dessa standardvillkor. Närmare föreskrifter för sådana villkor skall vid behov fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen.~~

↓ ny

Artikel 31

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 säkerhets- eller försvarspolitiska intressen, av alla leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrumsanvändare, flygplatser och nätverksförvaltaren, även på gränsöverskridande basis och på unionsnivå. Sådan tillgänglighet ska gynna certifierade leverantörer av flygtrafikledningstjänster eller leverantörer av flygtrafikledningstjänster som avgett en deklaration, enheter som har ett dokumenterat intresse av att överväga tillhandahållande av flygtrafiktjänster, lufrumsanvändare och flygplatser samt nätverksförvaltaren. Uppgifterna ska användas endast för verksamhetsrelaterade ändamål.

2. Priserna för den tjänst som avses i punkt 1 ska baseras på marginalkostnaden för att göra dessa data tillgängliga.

3. Tillträde till relevanta operativa data enligt punkt 1 ska beviljas de myndigheter som ansvarar för säkerhetstillsyn, prestationstillsyn och nätverkstillsyn, inbegripet byrån.

4. Kommissionen får fastställa detaljerade krav för tillgängliggörande av och tillträde till data i enlighet med punkterna 1 och 3 och metoden för fastställande av de priser som avses i punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 37.3.

↓ 551/2004 (anpassad)

KAPITEL ~~II~~ V

LUFTRUMMETS ~~UPPBYGGNAD~~ ✗, DRIFTSKOMPATIBILITET OCH TEKNISK INNOVATION ✗

↓ 1070/2009 art. 3.2

~~Artikel 3~~

~~En europeisk övre flyginformationsregion (EUIR)~~

~~1. Gemenskapen och dess medlemsstater ska sträva efter att inrätta en gemensam europeisk övre flyginformationsregion (EUIR) som erkänns av Icao. I detta syfte ska kommissionen i frågor som omfattas av gemenskapens behörighet ge rådet en rekommendation i enlighet med artikel 300 i fördraget senast den 4 december 2011.~~

~~2. EUIR ska utformas så att den omfattar det luftrum som omfattas av medlemsstaternas ansvar i enlighet med artikel 1.3 och den får även omfatta luftrum tillhörande tredjeländer i Europa.~~

~~3. Inrättandet av EUIR ska inte påverka medlemsstaternas ansvar för utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster för luftrum som omfattas av deras ansvar i enlighet med artikel 8.1 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.~~

~~4. Medlemsstaterna ska behålla sitt ansvar gentemot Icao inom de geografiska gränserna för de övre flyginformationsregionerna och de flyginformationsregioner som Icao har tilldelat dem vid denna förordnings ikraftträdande.~~

↓ 1070/2009 art. 3.3

⇒ ny

Artikel ~~323a~~

Digital luftfartsinformation

Utan att det påverkar medlemsstaternas offentliggörande av luftfartsinformation och i överensstämmelse med det offentliggörandet ska nätverksförvaltaren, i samarbete med Eurocontrol ⇒ kommissionen ⇐, 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. ⇐

~~2. Vid tillämpningen av punkt 1 ska kommissionen~~

- ~~a) se till att det utvecklas en infrastruktur för luftfartsinformation på gemenskapsnivå i form av en digital integrerad briefingportal med obegränsad tillgång för berörda parter. Den infrastrukturen ska integrera tillgången till och tillhandahållandet av sådana begärda uppgifter som till exempel, men inte begränsat till, luftfartsinformation, information från rapportplatser för flygtrafikledning, meteorologisk information och information om flödesplanering,~~
- ~~b) stödja en modernisering och harmonisering av tillhandahållandet av luftfartsinformation i dess vidaste bemärkelse i nära samarbete med Eurocontrol och Icao. Kommissionen ska anta närmare genomförandebestämmelser för denna artikel i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen.~~

↓ 1070/2009 art. 3.4

~~Artikel 4~~

~~Trafikregler för luftfart och luftrumsklassificering~~

~~Kommissionen ska, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, anta genomförandebestämmelser för att~~

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

↓ 551/2004 (anpassad)

~~KAPITEL III~~

~~FLEXIBEL ANVÄNDNING AV LUFTRUMMET (FUA) I DET GEMENSAMMA EUROPEISKA LUFTRUMMET~~

↓ 551/2004 (anpassad)

⇒ ny

Artikel 33

Flexibel användning av luftrummet

1. Med beaktande av hur de militära frågorna under deras ansvar är organiserade ska medlemsstaterna säkerställa ~~en enhetlig tillämpning~~ ☒ tillämpningen ☒ ~~⇒~~, i överensstämmelse med den europeiska ATM-generalplanen ☒ , inom det gemensamma europeiska luftrummet av det koncept för flexibel användning av luftrummet som beskrivits av Icao och utarbetats av Eurocontrol för att underlätta luftrumsplanering och flygledningstjänst i samband med den gemensamma transportpolitiken.
 2. Medlemsstaterna ska årligen rapportera till kommissionen om tillämpningen av systemet med en flexibel användning av luftrummet med avseende på det luftrum som omfattas av deras ansvar i samband med den gemensamma transportpolitiken.
 3. När det blir nödvändigt att stärka och harmonisera tillämpningen av systemet med flexibel användning av luftrummet inom det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt efter rapporter som lagts fram av medlemsstater, ☒ ska kommissionen anta åtgärder ☒ ~~skall genomförandebestämmelser antas~~ inom ramen för den gemensamma transportpolitiken. ☒ Dessa genomförandeakter ☒ ska antas i enlighet med ☒ det granskningsförfarande ☒ ~~förfarandet i~~ ☒ som avses i ☒ artikel 8 37.3 i ramförordningen.
-

↓ ny

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 samarbeta för att säkerställa en effektiv samordning mellan dessa tre faser för att åstadkomma en smidig och snabb övergång mellan dem.

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

~~Artikel 15a~~

Gemensamma projekt

~~1. Gemensamma projekt kan bidra till ett framgångsrikt genomförande av generalplanen för flygledningstjänsten. Sådana projekt ska stödja målen i denna förordning för att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet inom sådana nyckelområden som kapacitet, flygeffektivitet, kostnadseffektivitet samt miljömässig hållbarhet, inom ramen för de övergripande säkerhetsmålen.~~

~~2. Kommissionen får, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, ta fram vägledande material om hur sådana projekt kan stödja genomförandet av generalplanen för flygledningstjänsten. Detta vägledande material får inte påverka mekanismerna för genomförande av sådana projekt om ett funktionellt luftrumsklock som parterna i dessa block kommit överens om.~~

~~3. Kommissionen får, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, även besluta att upprätta gemensamma projekt för nätverksrelaterade funktioner, som är särskilt betydelsefulla för en förbättring av den övergripande kvaliteten i flyglednings- och flygtrafiktjänster i Europa. Sådana gemensamma projekt får anses kvalificerade för stöd av gemenskapsmedel inom den fleråriga budgetramen. Därför ska kommissionen, utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet att besluta om hur de ska använda sina ekonomiska resurser, utföra en oberoende lönsamhetsanalys och lämpliga samråd med medlemsstaterna och berörda aktörer i enlighet med artikel 10 i ramförordningen, och undersöka alla lämpliga finansieringsformer för detta ändamål. Kostnaderna för genomförande av gemensamma projekt ska ersättas i enlighet med principerna om öppenhet och icke-diskriminering.~~

Artikel 35

Gemensamma projekt

1. Kommissionen får inrätta gemensamma projekt för att genomföra de väsentliga operativa förändringar som identifieras i den europeiska ATM-generalplanen och som har en inverkan på hela nätverket.

2. Kommissionen får också inrätta styrningsmekanismer för gemensamma projekt och deras genomförande.

3. Gemensamma projekt kan vara berättigade till unionsfinansiering. 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 10, och undersöka 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.

↓ 551/2004

~~Artikel 8~~

~~Tillfälligt upphävande~~

~~1. Om tillämpningen av artikel 7 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.~~

~~2. Efter det att ett tillfälligt upphävande har införts får justeringar av de bestämmelser som antagits i enlighet med artikel 7.3 utarbetas för lufrummet för vilket den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ansvarar, i enlighet med förfarandet i artikel 8 i ramförordningen.~~

KAPITEL ~~IV~~ VI

SLUTBESTÄMMELSER

↓ 1070/2009 art. 2.11

~~Artikel 17~~

~~Översyn av bilagor~~

~~De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av bilagorna i syfte att ta hänsyn till den tekniska eller driftsmässiga utvecklingen ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.~~

~~Kommissionen kan, vid tvingande, brådskande skäl, tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 5.5 i ramförordningen.~~

↓ ny

~~Artikel 36~~

~~Utövande av delegeringen~~

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 6 och 26 ska ges till kommissionen för en period på sju år från och med [den dag då denna förordning offentliggörs].

Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 6 och 26 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 6 och 26 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

↓ 549/2004 (anpassad)

⇒ ny

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 ~~en företrädare för~~ 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. ⇐

2. När det hänvisas till denna punkt ~~skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG~~ ⇒ ska artikel 4 ⇐ i rådets beslut 1999/468/EG ⇒ förordning (EU) nr 182/2011 ⇐ tillämpas, ~~med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

3. När det hänvisas till denna punkt ⇒ ska artikel 5 ⇐ ~~skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG~~ ⇒ förordning (EU) nr 182/2011 ⇐ tillämpas, ~~med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

~~Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.~~

↓ 1070/2009 art. 1.4

~~4. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5a.1, 5a.4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

~~5. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1, 5a.2, 5a.4 och 5a.6 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

Artikel 3810

☒ Konsultation med intressenter ☒

↓ ny

1. Medlemsstaterna, de nationella tillsynsmyndigheterna, byrån, oavsett om den agerar som organ för prestationsgranskning eller inte, och nätverksförvaltaren ska inrätta samrådsmekanismer för lämpligt samråd med intressenter när de utför sina uppgifter vid genomförandet av denna förordning.

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

⇒ ny

2. Kommissionen ska inrätta en mekanism för konsultation på ~~gemenskapsnivå~~ ☒ unionsnivå ☒ ⇒ för att vid behov samråda i frågor som rör genomförandet av denna förordning ⇐. Den specifika branschvisa dialogkommitté som inrättades genom ☒ kommissionens ☒ beslut 98/500/EG ska delta i konsultationen. ~~3. Konsultationen med intressenterna ska särskilt omfatta införande och utveckling av nya begrepp och tekniker i det europeiska nätverket för flygledningstjänst.~~ ⇒ I fråga om punkt 3 e och när samråd krävs avseende militära aspekter ska kommissionen, utöver med medlemsstaterna, samråda med Europeiska försvarsbyrån och med andra behöriga militära experter som utsetts av medlemsstaterna. ⇐

3. Intressenterna kan bestå av

a) leverantörer av flygtrafiktjänster ⇒ eller relevanta grupper som företräder dem ⇐,

↓ ny

b) nätverksförvaltaren,

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

⇒ ny

c) flygplatsoperatörer ⇒ eller relevanta grupper som företräder dem ⇐,

d) ~~relevanta~~ användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder ☒ dem, ☒ användare av luftrummet,

e) ☒ militären ☒ ~~militära myndigheter~~,

f) ☒ ☒ tillverkningsindustrin,

g) representativa yrkesorganisationer,

↓ ny

h) relevanta icke-statliga organisationer.

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

~~Artikel 6~~

~~Samrådsorgan för industrin~~

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

~~Artikel 39~~

~~Förbindelser med europeiska tredjeländer~~

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

⇒ ny

~~Gemenskapen~~ ☒ 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, ~~antingen~~ inom ramen för avtal med angränsande tredjeländer ~~eller inom ramen för avtal om funktionella luftrumsblock~~, utvidga ~~tillämpningen av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3,~~ ☒ 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 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. ⇐

↓ 1070/2009 art. 1.5

~~Artikel 8~~

~~Genomförandebestämmelser~~

~~1. För utvecklingen av genomförandebestämmelser får kommissionen ge Eurocontrol eller, där så är lämpligt, annat organ uppdrag med fastställande av de uppgifter som ska utföras samt tidsplanen för dessa, med beaktande av de tidsfrister som fastställs i denna förordning. Kommissionen ska tillämpa det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2.~~

~~2. När kommissionen avser att i enlighet med punkt 1 ge ett organ ett uppdrag ska den sträva efter att på bästa möjliga sätt tillämpa befintliga metoder för att involvera och samråda med alla berörda parter, om dessa metoder motsvarar kommissionens praxis för insyn och samrådsförfaranden och inte strider mot kommissionens institutionella skyldigheter.~~

↓ ny

Artikel 40

Stöd från andra organ

Kommissionen får begära stöd från andra organ för fullgörandet av sina uppgifter enligt denna förordning.

↓ 1070/2009 art. 2.1

Artikel 4

Flygsäkerhetskrav

~~Kommissionen ska, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, anta genomförandebestämmelser som införlivar de relevanta bestämmelserna i Eurocontrols flygsäkerhetskrav (Esarr, Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) och senare ändringar av dessa krav inom ramen för denna förordning, vid behov med lämpliga anpassningar.~~

↓ 550/2004 (anpassad)

KAPITEL IV

SLUTBESTÄMMELSER

↓ 1070/2009 art. 2.11 (anpassad)

⇒ ny

Artikel 41~~18~~

Sekretess

1. ☒ Varken de ☒ ~~De~~ nationella tillsynsmyndigheterna, i enlighet med sin nationella lagstiftning, ~~och~~ kommissionen ⇒ , byrån, i eller utanför sin roll som organ för prestationsgranskning, eller nätverksförvaltaren ⇐ får ~~inte~~ röja förtrolig information, särskilt om informationen avser leverantörer av flygtrafiktjänster, deras affärsmässiga förhållanden eller deras kostnadskomponenter.

2. Punkt 1 ska inte påverka de nationella tillsynsmyndigheternas ~~eller~~, kommissionens $\Rightarrow$ eller byråns, i dess roll som organ för prestationsgranskning, $\Leftarrow$ rätt att röja information när detta behövs för att de ska kunna uppfylla sina uppgifter; ett sådant röjande ska vara proportionerligt och ta i beaktande de berättigade intressena för leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare, flygplatser eller andra relevanta berörda parter när det gäller skyddet av deras ~~affärshemligheter~~ $\boxtimes$ kommersiellt känsliga uppgifter $\boxtimes$.

3. Information och data som lämnas enligt avgiftssystemet $\Rightarrow$ som beskrivs i artiklarna 19–24, i synnerhet vad gäller fastställda kostnader, faktiska kostnader och intäkter med avseende på utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster, $\Leftarrow$ ~~artikel 14~~ ska offentliggöras.

↓ 1070/2009 art. 1.5 (anpassad)

$\Rightarrow$ ny

Artikel 42~~9~~

Sanktioner

~~De sanktioner som~~ ~~Medlemsstaterna~~ ska fastställa $\boxtimes$ regler om sanktioner som ska vara tillämpliga på $\boxtimes$ ~~för~~ i första hand lufrumsanvändares $\Rightarrow$, flygplatsoperatörers $\Leftarrow$ och $\boxtimes$ leverantörer av flygtrafiktjänster $\boxtimes$ ~~tjänstleverantörers~~ överträdelser av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 $\Rightarrow$ delegerade akter och genomförandakter som antagits på grundval därav, och ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de genomförs. Sanktionerna $\Leftarrow$ ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

↓ 549/2004

Artikel 12

Övervakning, kontroll och metoder för konsekvensbedömning

~~1. Övervakningen, kontrollen och metoderna för konsekvensbedömning skall bygga på att årliga rapporter från medlemsstaterna om genomförandet av de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning och om de åtgärder som anges i artikel 3 läggs fram.~~

↓ 1070/2009 art. 1.6 a

~~2. Kommissionen ska regelbundet granska hur denna förordning och de åtgärder som anges i artikel 3 tillämpas, och rapportera detta till Europaparlamentet och rådet, varvid det första rapporteringstillfället ska infalla senast den 4 juni 2011, och därefter i slutet av varje sådan referensperiod som avses i artikel 11.3 d. Kommissionen får när så är motiverat i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna som går utöver de upplysningar som finns i de rapporter som dessa har lämnat in i enlighet med punkt 1 i den här artikeln.~~

↓ 549/2004

~~3. Vid upprättandet av de rapporter som avses i punkt 2, skall kommissionen begära ett yttrande från kommittén.~~

↓ 1070/2009 art. 1.6 b

~~4. Rapporterna ska innehålla en bedömning av de resultat som uppnåtts genom de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning, inbegripet lämplig information om utvecklingen i sektorn, i synnerhet gällande ekonomiska, sociala, miljömässiga, sysselsättningsrelaterade och tekniska aspekter samt om tjänsternas kvalitet, med beaktande av de ursprungliga målen och framtida behov.~~

↓ ny

Artikel 43

Utvärdering

1. Kommissionen ska göra en utvärdering för att bedöma tillämpningen av denna förordning senast 2030. Kommissionen får när så är motiverat i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna som är relevanta för tillämpningen av denna förordning.

2. Kommissionen ska vidarebefordra sina slutsatser till Europaparlamentet och till rådet. Slutsatserna från utvärderingen ska offentliggöras.

↓ 1070/2009 art. 2.12 (anpassad)

~~Artikel 18a~~

Granskning

~~Kommissionen ska senast den 4 december 2012 överlämna en undersökning till Europaparlamentet och rådet, med en utvärdering av de rättsliga, säkerhetsmässiga, näringslivsmässiga, ekonomiska och sociala effekterna av tillämpningen av marknadsprinciper på tillhandahållandet av kommunikations-, navigerings-, övervaknings- och flygbriefingtjänster, jämfört med befintliga eller alternativa organisatoriska principer och med hänsyn till utvecklingen inom de funktionella luftfartsblocken och i den teknik som finns.~~

~~KAPITEL IV~~

~~SLUTBESTÄMMELSER~~

~~Artikel 10~~

~~Granskning~~

~~I samband med den regelbundna översyn som det hänvisas till i artikel 12.2 i ramförordningen skall kommissionen genomföra en framtidsblickande undersökning av förutsättningarna för en framtida tillämpning i det undre luftrummet av de modeller som avses i artiklarna 3, 5 och 6.~~

~~På grundval av slutsatserna från denna undersökning och med ledning av de framsteg som gjorts skall kommissionen senast den 31 december 2006 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med, om så är lämpligt, ett förslag om att utvidga tillämpningen av dessa modeller till att omfatta det undre luftrummet eller att fastställa eventuella andra åtgärder. Om en sådan utvidgning övervägs, bör besluten i fråga fattas före den 31 december 2009.~~

~~Artikel 44~~13

~~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

- (e) 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,
- (f) i händelse av allvarliga interna störningar som påverkar upprätthållandet av lag och ordning,
- (g) i händelse av krig eller allvarlig internationell spänning som innebär krigsfara,
- (h) för att en medlemsstat ska kunna uppfylla sina internationella skyldigheter avseende upprätthållandet av fred och internationell säkerhet,
- (i) för att genomföra militära operationer och träning, inbegripet nödvändiga möjligheter till övningar.

↓ 1070/2009 art. 1.7

~~Artikel 13a~~

~~Europeiska byrån för luftfartssäkerhet~~

~~Vid genomförandet av denna förordning och förordningarna (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004, (EG) nr 552/2004 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet⁵³ ska medlemsstaterna och kommissionen, i enlighet med sina respektive roller enligt denna förordning, på lämpligt sätt och i samarbete med Europeiska byrån för luftfartssäkerhet säkerställa att alla säkerhetsaspekter är korrekt hanterade.~~



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.

↓ 550/2004 (anpassad)

Artikel ~~46~~¹⁹

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 7 och 8 skall emellertid träda i kraft ett år efter det att de gemensamma krav som avses i artikel 6 har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.~~

↓ ny

2. Artikel 3.3 ska tillämpas från och med den [Publikationsbyrån: Ange datum – 48 månader efter ikraftträdandet av denna förordning].

Artiklarna 10–24 ska tillämpas från och med den 1 juli 2023. Artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 och artikel 15 i förordning (EG) nr 550/2004, och de genomförandeakter som

⁵³ ~~EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.~~

antagits på grundval därav, ska dock fortsätta att gälla för genomförandet av prestations- och avgiftssystemen för den tredje referensperioden.

Artikel 26.3 och artikel 32 ska tillämpas på nätverksförvaltaren från och med den dag då ett tillsättningsbeslut, som antagits i enlighet med artikel 27.2 efter denna förordnings ikraftträdande och som omfattar dessa bestämmelser, blir tillämpligt.

↓ 550/2004

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