

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1070/2009**af 21. oktober 2009****om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Gennemførelsen af den fælles transportpolitik kræver et effektivt lufttrafiksystem, der gør det muligt at afvikle lufttrafikken sikkert, regelmæssigt og bæredygtigt, idet kapaciteten optimeres og den frie bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser lettes.
- (2) Med Europa-Parlamentets og Rådets vedtagelse af den første lovpakke om et fælles europæisk luftrum, nemlig forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) ⁽⁴⁾, forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (»luftfartstjenesteforordningen«) ⁽⁵⁾, forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (»luftrumsforordningen«) ⁽⁶⁾, og forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (»interoperabilitetsforordningen«) ⁽⁷⁾ er der fastlagt et solidt retsgrundlag for et homogent og sikkert lufttrafikstyringssystem (ATM-system).
- (3) Som reaktion på talrige anmodninger fra erhvervslivet, medlemsstaterne og andre interessenter om at forenkle og effektivisere lovrammen for luftfart i Europa blev Gruppen

på Højt Plan vedrørende de Fremtidige Regler for Europæisk Luftfart (»gruppen på højt plan«) oprettet i november 2006. Gruppen på højt plan, der bestod af repræsentanter for de fleste interessenter, forelagde en rapport i juli 2007 med henstillinger til forbedringer af det europæiske luftfartssystems præstationer og ledelse. Gruppen på højt plan anbefalede i sin henstilling at tillægge miljøet samme betydning som sikkerhed og effektivitet i luftfartssystemet og insisterede på, at erhvervslivet og regeludstedere bør samarbejde for at sikre, at lufttrafikstyringen (ATM) bidrager mest muligt til bæredygtighed.

- (4) Rådet opfordrede på sit møde den 7. april 2008 Kommissionen til i overensstemmelse med henstillingerne fra gruppen på højt plan at udarbejde en samlet systemtilgang i overensstemmelse med gate-to-gate-konceptet for at fremme sikkerheden, forbedre ATM og øge omkostningseffektiviteten.
- (5) For at færdiggøre arbejdet med at oprette det fælles europæiske luftrum må der vedtages yderligere foranstaltninger på fællesskabsniveau bl.a. for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer på centrale områder såsom miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet, alt sammen under hensyn til de overordnede sikkerhedsmål. Det er også nødvendigt at tilpasse lovgivningen om det fælles europæiske luftrum til de tekniske fremskridt.
- (6) I Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) ⁽⁸⁾ opfordres der til, at en ATM-masterplan udarbejdes og gennemføres. Gennemførelsen af ATM-masterplanen forudsætter lovbestemmelser til støtte for udviklingen, indførelsen og finansieringen af nye koncepter og teknologier. Dette bør munde ud i et system bestående af fuldt harmoniserede og interoperable komponenter, der sikrer effektive lufttransportaktiviteter i Europa. Planen for gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum bør tage hensyn til den tidsplan, der er fastlagt for udviklingsfasen og implementeringsfasen for SESAR-programmet som en del af det fælles europæiske luftrum. Begge processer bør nøje koordineres.

⁽¹⁾ EUT C 182 af 4.8.2009, s. 50.

⁽²⁾ EUT C 120 af 28.5.2009, s. 52.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 7.9.2009.

⁽⁴⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

⁽⁶⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

⁽⁷⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.

⁽⁸⁾ EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1.

- (7) Konceptet med fælles projekter, der tager sigte på at hjælpe luftrumsbrugere og/eller luftfartstjenesteudøvere med at forbedre den kollektive luftfartsinfrastruktur, udøvelsen af luftfartstjenester og brugen af luftrummet, især dem der måtte være nødvendige for implementeringen af ATM-masterplanen, bør ikke få indflydelse på allerede eksisterende projekter, der er vedtaget af en eller flere medlemsstater med lignende målsætninger. Bestemmelserne om finansiering af implementeringen af fælles projekter bør ikke berøre udformningen af disse fælles projekter. Kommissionen kan foreslå, at fællesskabsmidler, såsom midler til transeuropæiske net eller ydelser fra Den Europæiske Investeringsbank, kan anvendes til at støtte fælles projekter, især for at fremskynde implementeringen af SESAR-programmet inden for den flerårige finansielle ramme. Uden at det berører adgangen til denne finansiering, bør medlemsstaterne frit kunne træffe afgørelse om, hvordan indtægter fra auktionering af tilladelser til luftfartssektoren i medfør af emissionshandelsordningen skal anvendes, og i denne forbindelse overveje, hvorvidt en del af disse indtægter eventuelt skal bruges til at finansiere fælles projekter i forbindelse med funktionelle luftrumsblokke.
- (8) Især hvor der implementeres fælles projekter, bør det sikres, blandt andet gennem detaljeret og gennemskuelig regnskabsføring, at luftrumsbrugerne ikke pålægges de samme afgifter to gange. Fælles projekter bør implementeres til fordel for alle interesserede parter og bør sikre lige behandling af alle parter.
- (9) For at sikre et sammenhængende og forsvarligt tilsyn med luftfartstjenesterne i Europa bør de nationale tilsynsmyndigheder garanteres en tilstrækkelig uafhængighed og tilstrækkelige midler. Denne uafhængighed bør ikke forhindre disse myndigheder i at varetage deres opgaver inden for en administrativ ramme.
- (10) De nationale tilsynsmyndigheder har en central rolle i gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, og Kommissionen bør derfor lette samarbejdet imellem dem for at muliggøre udveksling af bedste praksis og udvikle en fælles strategi, herunder gennem øget samarbejde på regionalt plan. Dette samarbejde bør foregå regelmæssigt.
- (11) Arbejdsmarkedets parter bør informeres bedre og høres om alle foranstaltninger, der har vigtige sociale virkninger. På fællesskabsplan bør sektordialogudvalget, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF ⁽¹⁾, ligeledes høres.
- (12) For at forbedre præstationerne inden for ATM og luftfartstjenester (ANS) må der etableres en ramme for definition, gennemførelse og håndhævelse af bindende præstationsmål på centrale præstationsområder i tråd med de politikker, der er opstillet af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). En egnet mekanisme til at indberette, undersøge, evaluere og udbrede data over ATM's og ANS' præstationer sammen med en relevant incitamentordning for at fremme målopfyldelsen bør nødvendigvis være en del af en sådan ramme.
- (13) De nationale tilsynsmyndigheder bør have råderum til at tage hensyn til specifikke nationale eller regionale omstændigheder, når de udformer deres nationale og regionale planer. Når de godkender eller vedtager nationale planer, bør medlemsstaterne have ret til at foretage de passende ændringer.
- (14) Ved fastsættelse af afgifter for luftfartstjenester bør Kommissionen og medlemsstaterne bestræbe sig på at bruge fælles prognoser. En vis fleksibilitet bør være tilladt i de tilfælde, hvor lufttrafikken afviger betydeligt fra prognoserne, især ved at bruge passende varslingsystemer.
- (15) De omkostninger, der fastsættes af medlemsstaterne på nationalt niveau eller på niveauet for de funktionelle luftrumsblokke, som det er meningen, at luftrumsbrugerne skal deles om, bør tage hensyn til præstationsmålene.
- (16) Med hensyn til levering af tjenester på tværs af grænserne bør medlemsstaterne sikre, at intet nationalt retssystem forbyder udpegelse af en luftfartstjenesteudøver med den begrundelse, at denne er etableret i en anden medlemsstat eller er ejet af statsborgere i denne medlemsstat.
- (17) De nationale tilsynsmyndigheder bør træffe passende foranstaltninger til at sikre et højt sikkerhedsniveau, herunder mulighed for at udstede et individuelt certifikat for hver type luftfartstjeneste, idet behovet for omkostningseffektivitet og overensstemmelse sikres og dobbeltarbejde undgås.
- (18) De funktionelle luftrumsblokke er en væsentlig forudsætning for at styrke samarbejdet mellem luftfartstjenesteudøvere med henblik på at forbedre præstationer og skabe synergi. Medlemsstaterne bør oprette funktionelle luftrumsblokke inden for en rimelig tidsramme. Til dette formål og for at optimere berøringsfladerne mellem de funktionelle luftrumsblokke i det fælles europæiske luftrum bør de berørte medlemsstater samarbejde indbyrdes, og hvor det er passende, bør de også samarbejde med tredjelande.
- (19) Når medlemsstater opretter en funktionel luftrumsblok, har andre medlemsstater, Kommissionen og andre interesserede parter mulighed for at indgive deres bemærkninger med henblik på at lette en udveksling af synspunkter. Disse bemærkninger bør kun være af rådgivende karakter for de berørte medlemsstater.

⁽¹⁾ Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27).

- (20) I tilfælde af vanskeligheder under forhandlingsprocessen med henblik på at oprette funktionelle luftrumsblokke kan Kommissionen udpege en systemkoordinator for funktionelle luftrumsblokke («koordinatoren»). Koordinatorens opgaver bør bestå i at yde hjælp til at overvinde sådanne vanskeligheder uden at blande sig i spørgsmål, der er underlagt de berørte medlemsstaters og i givet fald tredjelandes suverænitet, når disse deltager i de samme funktionelle luftrumsblokke. Omkostningerne i forbindelse med koordinatorens aktiviteter bør ikke have indflydelse på medlemsstaternes nationale budgetter.
- (21) I rapporterne fra Eurocontrols præstationsvurderingskommission og i den endelige rapport fra gruppen på højt plan bekræftes det, at rutenettet og luftrumsstrukturen ikke kan udvikles isoleret i hver medlemsstat, eftersom alle medlemsstater er en integrerende del af det europæiske lufttrafikstyringsnet (EATMN) både inden for og uden for Fællesskabet. Der bør derfor etableres et gradvist mere integreret operativt luftrum for den almene lufttrafik.
- (22) Med henblik på skabelsen af de funktionelle luftrumsblokke og fastlæggelsen af præstationsordningen bør Kommissionen fastlægge og tage hensyn til de nødvendige betingelser for Fællesskabet for skabelsen af en fælles europæisk flyveinformationsregion (SEFIR), som medlemsstaterne skal anmode om hos ICAO i overensstemmelse med denne organisations fastlagte procedurer og med medlemsstaternes rettigheder, forpligtelser og ansvar i henhold til konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944 («Chicago-konventionen»). En fælles europæisk flyveinformationsregion (SEFIR), der omfatter luftrummet under medlemsstaternes ansvarsområde, bør lette en fælles planlægning og integrerede operationer med henblik på at overvinde regionale flaskehalse. Denne SEFIR bør have den nødvendige fleksibilitet til at tage hensyn til specifikke behov såsom trafiktæthed og graden af kompleksitet.
- (23) Luftrumsbrugere har ikke alle de samme betingelser med hensyn til adgang til og fri bevægelighed i Fællesskabets luftrum. Dette skyldes manglen på harmoniserede lufttrafikregler på fællesskabsplan, især manglen på en harmoniseret luftrumsklassifikation. Kommissionen bør derfor harmonisere disse regler på grundlag af ICAO's standarder.
- (24) EATMN bør udformes og gennemføres med sigte på at opnå sikkerhed, miljømæssig bæredygtighed, kapacitetsudvidelse og forbedret omkostningseffektivitet i det samlede lufttrafiknet. Som det blev fremhævet i rapporten af 31. oktober 2008 fra Eurocontrols præstationsvurderingskommission om evaluering af initiativer vedrørende funktionelle luftrumsblokke og deres bidrag til præstationsforbedring, kan dette bedst sikres via en samordnet styring af lufttrafiknettet på fællesskabsniveau.
- (25) I overensstemmelse med erklæringen fra medlemsstaterne om militære spørgsmål i forbindelse med det fælles europæiske luftrum, der er vedføjet forordning (EF) nr. 549/2004, bør civil/militært samarbejde og koordination spille en grundlæggende rolle i implementeringen af det fælles europæiske luftrum for at arbejde hen imod en mere fleksibel brug af luftrummet med henblik på at nå præstationsmålene for det fælles europæiske luftrum, idet der tages behørigt hensyn til effektiviteten af militære missioner.
- (26) Det er afgørende at skabe en fælles, harmoniseret luftrumsstruktur i relation til ruter, at basere den nuværende og fremtidige organisation af luftrummet på fælles principper, at sikre en gradvis gennemførelse af ATM-masterplanen, at optimere udnyttelsen af begrænsede ressourcer for at undgå unødvendige omkostninger til udstyr og at udforme og styre luftrummet efter harmoniserede regler. Til dette formål bør Kommissionen være ansvarlig for at vedtage de nødvendige regler og gennemførelsesbestemmelser med retligt bindende virkning.
- (27) Listen over funktioner for netstyring og nettets udformning bør om nødvendigt ændres for at integrere fremtidige netfunktioner defineret i ATM-masterplanen. Kommissionen bør, når den gør dette, udnytte Eurocontrols ekspertise på bedst mulig vis.
- (28) Gruppen på højt plan har henstillet til, at der opbygges nye eller forbedrede funktioner på det eksisterende grundlag, og at Eurocontrol tildeles en større rolle, samtidig med at Fællesskabet positioneres som fælles regeludsteder og princippet om adskillelse af regeludstedelse fra tjenesteudøvelse efterkommes. I overensstemmelse hermed bør Kommissionen overlade det til et reformeret Eurocontrol, som omfattes af nye reguleringsordninger, at udføre opgaver i relation til forskellige funktioner, som ikke indebærer, at der skal vedtages bindende, generelle foranstaltninger, eller at der skal foretages politiske vurderinger. Eurocontrol bør udføre disse opgaver på en upartisk og omkostningseffektiv måde og med fuld inddragelse af luftrumsbrugere og luftfartstjenesteudøvere.
- (29) Der bør træffes passende foranstaltninger til at effektivisere lufttrafikreguleringen for at bistå eksisterende operationelle enheder, herunder Eurocontrols centrale trafikreguleringsenhed (CFMU), med at sikre effektive flyveoperationer. Desuden fremhæves behovet for at sikre operationel overensstemmelse mellem flyveplaner og slots i lufthavne i meddelelsen fra Kommissionen om en handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne. Desuden kan Fællesskabets observatorium for lufthavnkapacitet hjælpe med at give medlemsstaterne objektiv information, der kan bringe lufthavnkapaciteten i overensstemmelse med ATM-kapaciteten, uden at indskrænke deres kompetence på dette område.

- (30) Tilvejebringelsen af moderne, komplet og tidstro luftfartsinformation af høj kvalitet har væsentlig indflydelse på sikkerheden og letter adgangen til Fællesskabets luftrum og den frie bevægelighed inden for dette. Med ATM-masterplanen for øje bør Fællesskabet tage initiativ til at modernisere denne sektor i samarbejde med Eurocontrol og sikre, at brugere kan få adgang til disse data via et fælles offentligt kontaktpunkt, der leverer en moderne, brugervenlig og valideret integreret briefing.
- (31) Med hensyn til den elektroniske portal for meteorologisk information bør Kommissionen, når det er relevant, tage højde for de forskellige informationskilder, herunder de udpegede tjenesteydelsesleverandører.
- (32) For at undgå unødvendige administrative byrder og overlappende verifikationsprocedurer bør certifikater, som udstedes efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur ⁽¹⁾, godkendes i forbindelse med anvendelsen af nærværende forordning, når de gælder for komponenter eller systemer.
- (33) Et certifikat, som udstedes efter forordning (EF) nr. 216/2008 og anvendes som en alternativ måde til at overholde de væsentligste krav i forordning (EF) nr. 552/2004, skal vedlægges et teknisk dossier som påkrævet for at opnå certificering af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA).
- (34) Visse krav i forordning (EF) nr. 552/2004 bør ikke gælde for systemer, der blev taget i anvendelse før den 20. oktober 2005. De nationale tilsynsmyndigheder og luftfartstjenesteedøvere bør have mulighed for på nationalt plan at blive enige om, hvilke procedurer og hvilken dokumentation der kræves for at påvise, at ATM-systemer, der var taget i anvendelse før den 20. oktober 2005, overholder de væsentligste krav i forordning (EF) nr. 552/2004. I forbindelse med gennemførelsen af regler og fællesskabsspecifikationer, der vedtages efter vedtagelsen af denne forordning, bør der tages højde for denne ordning, og det bør ikke medføre krav med tilbagevirkende kraft om dokumentation.
- (35) Gruppen på højt plan anbefalede i sin endelige rapport til Kommissionen, at SESAR-programmet specifikt bør beskæftige sig med definitionen af interoperable procedurer, systemer og informationsudveksling internt i Europa og med resten af verden. Dette bør også omfatte opstilling af relevante standarder og udpegning af nye gennemførelsesregler eller fællesskabsspecifikationer i forbindelse med det fælles europæiske luftrum.
- (36) Når den vedtager gennemførelsesforanstaltninger, herunder standarder fastlagt af Eurocontrol, bør Kommissionen sikre, at foranstaltningerne omfatter alle de nødvendige forbedringer af de originale standarder, og fuldt ud tage højde for behovet for at undgå dobbeltregulering.
- (37) Den samtidige forfølgelse af målene om at øge sikkerhedsstandarderne for lufttrafikken og forbedre den generelle ydeevne for ATM og ANS for almindelig lufttrafik i Europa kræver, at der tages højde for den menneskelige faktor. Derfor bør medlemsstaterne overveje indførelsen af principperne om en åben rapporteringskultur (»just culture«).
- (38) I lyset af den foreslåede udvidelse af EASA's kompetencer til også at omfatte sikkerheden inden for lufttrafikstyring bør der sikres overensstemmelse mellem forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 samt (EF) nr. 216/2008.
- (39) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽²⁾. Disse foranstaltninger bør vedtages inden for en passende tidsramme for at overholde de tidsfrister, der er fastsat i denne forordning og forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004, (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008.
- (40) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at tilpasse foranstaltninger som følge af den tekniske eller operationelle udvikling og fastsætte grundlæggende kriterier og procedurer for udøvelsen af visse netstyringsfunktioner. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 ved at supplere dem med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (41) Når de frister, der normalt gælder i forbindelse med forskriftsproceduren med kontrol, i særligt hastende tilfælde ikke kan overholdes, bør Kommissionen have mulighed for at anvende hasteproceduren i artikel 5a, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF.
- (42) Ministererklæringen vedrørende Gibraltar lufthavn, der blev opnået enighed om den 18. september 2006 i Córdoba (»ministererklæringen«) under det første møde på ministerplan i dialogforummet vedrørende Gibraltar, erstatter den fælles erklæring vedrørende lufthavnen, der blev vedtaget den 2. december 1987 i London, og fuld iagttagelse heraf anses for at være ensbetydende med fuld iagttagelse af erklæringen fra 1987.

⁽¹⁾ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- (43) Denne forordning gælder fuldt ud for Gibraltar lufthavn i kraft af ministererklæringen. Med forbehold af ministererklæringen skal anvendelsen på Gibraltar lufthavn og alle foranstaltninger i forbindelse med dens gennemførelse svare fuldt ud til denne erklæring og alle de deri indeholdte arrangementer.
- (44) Forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 549/2004 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 1 affattes således:

»Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Formålet med initiativet vedrørende oprettelse af et fælles europæisk luftrum er at forbedre lufttrafikens nuværende sikkerhedsstandarder, at bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttrafiksystemet, og at forbedre præstationerne generelt inden for systemet af lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS) for den almene lufttrafik i Europa for derigennem at tilgodese alle luftrumsbrugeres behov. Dette fælles europæiske luftrum består af et sammenhængende paneuropæisk net af ruter, netstyrings- og lufttrafikstyringssystemer, som udelukkende er baseret på sikkerhedsmæssige, effektivitetsmæssige og tekniske hensyn til fordel for alle luftrumsbrugere. I den sammenhæng fastsættes et harmoniseret regelsæt for oprettelsen af det fælles europæiske luftrum ved denne forordning.

2. Anvendelsen af denne forordning og de i artikel 3 omhandlede foranstaltninger berører ikke medlemsstaternes højhedsret over deres luftrum og medlemsstaternes krav for så vidt angår den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsspørgsmål som omhandlet i artikel 13. Denne forordning og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3, omfatter ikke militære operationer og militær træningsflyvning.

3. Anvendelsen af denne forordning og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3, berører ikke medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart (»Chicagokonventionen«). I denne forbindelse er en yderligere målsætning i denne forordning på det relevante område at bistå medlemsstaterne med at opfylde deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen ved at skabe et grundlag for en fælles fortolkning og ensartet gennemførelse af dens bestemmelser og ved at sikre, at der tages behørigt hensyn til disse bestemmelser i denne forordning og i de tilsvarende gennemførelsesbestemmelser.

4. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltars lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands retlige holdning til de bestående uoverensstemmelser med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på.«

- 2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

- a) Nr. 8) affattes således:

»8) »luftrumsbrugere«: operatører af luftfartøjer, der anvendes i forbindelse med almen lufttrafik«.

- b) Nr. 10) affattes således:

»10) »lufttrafikstyring (ATM)«: de samlede luftbårne og jordbaserede funktioner (lufttrafiktjenester, luftrumsstyring og lufttrafikregulering), der kræves for at sikre, at luftfartøjer kan operere sikkert og effektivt i alle faser af en flyvning«.

- c) Følgende nummer indsættes:

»13a) »ATM-masterplanen«: den plan, som Rådet har godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF (*) i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) (**)

(*) EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41.

(**) EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1.«

- d) Nr. 15) affattes således:

»15) »certifikat«: et dokument, som udstedes af en national tilsynsmyndighed i en form foreskrevet i national lovgivning, og som bekræfter, at en luftfartstjenesteudøver opfylder de krav, der er forbundet med at udøve en bestemt tjeneste«.

- e) Nr. 21) udgår.

- f) Nr. 22) affattes således:

»22) »fleksibel udnyttelse af luftrummet«: et luftrumsstyringskoncept, der anvendes i ECAC-området (ECAC — Den Europæiske Konference for Civil Luftfart), på grundlag af »Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace«, som er udgivet af Eurocontrol«.

g) Følgende numre indsættes:

»23a) »flyinformationstjeneste«: en tjeneste, som har til formål at levere rådgivning og informationer, der fremmer en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken

23b) »alarmtjenester«: en tjeneste, som har til formål at underrette relevante organisationer om fly, der har brug for eftersøgnings- og redningsbistand, og i givet fald at bistå sådanne organisationer«.

h) Nr. 25) affattes således:

»25) »funktionel luftrumsblok«: en luftrumsblok, som er baseret på operationelle krav og er oprettet uden hensyntagen til landegrænser, hvori udførelsen af luftfartstjenester og tilknyttede funktioner er præstationsorienteret og optimeret med henblik på, at der i hver funktionel luftrumsblok indføres øget samarbejde blandt luftfartstjenesteudøvere eller i givet fald en integreret tjenesteudøver«.

i) Nr. 37) udgår.

j) Følgende nummer tilføjes:

»41) »grænseoverskridende tjenester«: en situation, hvor luftfartstjenesterne udføres i en medlemsstat af en tjenesteudøver, der har certifikat i en anden medlemsstat.«

3) Artikel 4 affattes således:

»Artikel 4

Nationale tilsynsmyndigheder

1. Medlemsstaterne enten udpeger eller opretter i fællesskab eller hver for sig et eller flere organer som deres nationale tilsynsmyndighed til at varetage de opgaver, som påhviler en sådan myndighed i henhold til denne forordning og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3.

2. De nationale tilsynsmyndigheder er uafhængige af luftfartstjenesteudøvere. Denne uafhængighed opnås gennem en passende adskillelse mellem de nationale tilsynsmyndigheder og tjenesteudøvere, i det mindste på det funktionelle plan.

3. De nationale tilsynsmyndigheder udfører deres beføjelser på en uvildig, uafhængig og gennemskuelig måde. Dette opnås ved at anvende hensigtsmæssige ledelses- og kontrolmekanismer, herunder inden for en medlemsstats administration. Imidlertid hindrer dette ikke de nationale tilsynsmyndigheder i at gennemføre deres opgaver inden for rammerne af de organisationsregler, der er gældende for nationale civile luftfartsmyndigheder eller andre offentlige organer.

4. Medlemsstaterne sørger for, at de nationale tilsynsmyndigheder råder over nødvendige ressourcer og kapaciteter til at udføre de opgaver effektivt og rettidigt, som de har fået pålagt i henhold til denne forordning.

5. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og adresser på de nationale tilsynsmyndigheder samt ændringer heraf og anfører, hvilke foranstaltninger der er truffet for at sikre, at stk. 2, 3 og 4 overholdes.«

4) Artikel 5, stk. 4, erstattes af følgende:

»4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

5. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1, 2, 4 og 6, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.«

5) Artikel 6-11 affattes således:

»Artikel 6

Rådgivende organ for luftfart

Uden at dette berører udvalgets og Eurocontrols rolle, ned sætter Kommissionen et »rådgivende organ for luftfart«, der består af luftfartstjenesteudøvere, sammenslutninger af luftbrugsbrugere, lufthavnsoperatører, fabrikanter og faglige sammenslutninger. Organet har udelukkende til opgave at rådgive Kommissionen om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.

Artikel 7

Forbindelser med europæiske tredjelande

Fællesskabet og dets medlemsstater sigter mod og yder støtte til at udvide det fælles europæiske luftrum til stater, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union. Med dette formål bestræber de sig på, inden for rammerne af aftaler med tilgrænsende tredjelande eller inden for rammerne af aftaler om funktionelle luftrumsblokke, at udvide anvendelsen af denne forordning og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3, så disse lande også bliver omfattet.

Artikel 8

Gennemførelsesbestemmelser

1. Med henblik på udarbejdelse af gennemførelsesbestemmelser kan Kommissionen i givet tilfælde udstede mandater til Eurocontrol eller en anden instans med angivelse af de opgaver, der skal udføres, og tidsplanen herfor og under hensyntagen til de relevante frister som fastlagt i nærværende forordning. Kommissionen handler efter rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2.

2. Når Kommissionen agter at udstede et mandat i overensstemmelse med stk. 1, bestræber den sig i den forbindelse på at få det bedste ud af de eksisterende ordninger for inddragelse og høring af alle berørte parter, for så vidt som disse ordninger er i overensstemmelse med Kommissionens praksis med hensyn til gennemskuelighed og høringsprocedurer og ikke strider mod dens institutionelle forpligtelser.

Artikel 9

Sanktioner

De sanktioner, som medlemsstaterne fastlægger for især luftbrugsbrugeres og luftfartstjenesteudøvers overtrædelse af denne forordning og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3, skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 10

Høring af interessenter

1. Medlemsstaterne, som handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, opretter høringsmekanismer med henblik på passende inddragelse af interessenterne, herunder faglige sammenslutninger, i oprettelsen af det fælles europæiske luftrum.

2. Kommissionen opretter en høringsmekanisme på fællesskabsplan. Det særlige sektordialogudvalg, der oprettedes i henhold til afgørelse 98/500/EF, inddrages i høringen.

3. Høringen af interessenterne skal navnlig omfatte udvikling og indførelse af nye koncepter og teknologier i det europæiske lufttrafikstyringsnet.

Interessenterne kan omfatte:

- luftfartstjenesteudøvere
- lufthavnsoperatører
- relevante luftbrugsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer luftbrugsbrugere
- militære myndigheder
- fabrikanter og
- faglige sammenslutninger.

Artikel 11

Præstationsordning

1. For at forbedre luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer i det fælles europæiske luftrum oprettes en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner. Den skal omfatte:

- a) fællesskabsdækkende præstationsmål om centrale præstationsområder, herunder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet

- b) nationale planer eller planer for funktionelle luftrumsblokke, herunder præstationsmål, der sikrer overensstemmelse med fællesskabsdækkende præstationsmål og

- c) periodisk gennemgang, overvågning og benchmarking af luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer

2. Efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, kan Kommissionen udpege Eurocontrol eller en anden upartisk og kompetent instans til at fungere som et »præstationsvurderingsorgan«. Præstationsvurderingsorganet har til opgave at bistå Kommissionen, i samarbejde med de nationale tilsynsmyndigheder, og på anmodning at bistå de nationale tilsynsmyndigheder ved gennemførelsen af den i stk. 1 nævnte præstationsordning. Kommissionen sørger for, at præstationsvurderingsorganet handler uafhængigt ved udførelsen af de opgaver, det har fået overdraget af Kommissionen.

- 3. a) De fællesskabsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnet vedtages af Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, under hensyntagen til de relevante input fra de nationale tilsynsmyndigheder på nationalt plan eller på de funktionelle luftrumsblokkes plan.

- b) De nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke, der henvises til i stk. 1, litra b), udarbejdes af de nationale tilsynsmyndigheder og vedtages af medlemsstaten/medlemsstaterne. Disse planer skal omfatte bindende nationale mål eller mål for de funktionelle luftrumsblokke og en passende incitamentsordning som vedtaget af medlemsstaten/medlemsstaterne. Planerne udarbejdes efter høring af luftfartstjenesteudøvere, repræsentanter for luftbrugsbrugere og eventuelt lufthavnsoperatører og lufthavnskoordinatorer.

- c) Kommissionen vurderer under anvendelse af vurderingskriterierne i stk. 6, litra d), om de nationale mål eller målene for de funktionelle luftrumsblokke er i overensstemmelse med de fællesskabsdækkende præstationsmål.

Hvis Kommissionen fastslår, at et eller flere nationale mål eller mål for de funktionelle luftrumsblokke ikke opfylder vurderingskriterierne, kan den efter rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2, bestemme, at de pågældende nationale tilsynsmyndigheder skal udarbejde reviderede præstationsmål. Den pågældende medlemsstat/de pågældende medlemsstater skal godkende reviderede præstationsmål og træffe passende foranstaltninger, som skal meddeles rettidigt til Kommissionen.

Hvor Kommissionen finder, at de reviderede præstationsmål og passende foranstaltninger ikke er tilstrækkelige, kan den efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, bestemme, at de pågældende medlemsstater skal træffe afhjælpende foranstaltninger.

Alternativt kan Kommissionen med tilstrækkeligt underbyggende bevismateriale beslutte at revidere de fællesskabsdækkende præstationsmål efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3.

- d) Referenceperioden for præstationsordningen dækker mindst tre og højst fem år. Er de nationale mål eller målene for de funktionelle luftrumsblokke ikke opfyldt inden for denne periode, anvender medlemsstaterne og/eller de nationale tilsynsmyndigheder de hensigtsmæssige foranstaltninger, som de har fastlagt. Den første referenceperiode dækker de første tre år efter vedtagelsen af gennemførelsesbestemmelserne som nævnt i stk. 6.
- e) Kommissionen vurderer regelmæssigt, om præstationsmålene er nået, og fremlægger resultaterne for udvalget for det fælles luftrum.

4. Følgende procedurer gælder for den i stk. 1 nævnte præstationsordning:

- a) indsamling, validering, undersøgelse, evaluering og udbredelse af relevante data om luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer fra alle relevante parter, herunder luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavnsoperatører, nationale tilsynsmyndigheder, medlemsstaterne og Eurocontrol
- b) udvælgelse af egnede centrale præstationsområder på grundlag af ICAO's dokument nr. 9854 »Global Air Traffic Management Operational Concept« og i overensstemmelse med dem, der er fastlagt i præstationsrammen i ATM-masterplanen, herunder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet, der om nødvendigt tilpasses for at tage hensyn til de specifikke behov i det fælles europæiske luftrum og relevante mål for disse områder samt fastsættelse af et begrænset antal centrale præstationsindikatorer til måling af præstationen
- c) udarbejdelse af fællesskabsdækkende præstationsmål, der defineres under hensyntagen til input, der er fastlagt på nationalt plan eller på de funktionelle luftrumsblokkes plan
- d) vurdering af de nationale mål eller målene for de funktionelle luftrumsblokke på grundlag af de nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke, og

- e) overvågning af de nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke, herunder hensigtsmæssige varslingsmekanismer.

Kommissionen kan tilføje yderligere procedurer til listen over de procedurer, som er omhandlet i dette stykke. Disse foranstaltninger, der gennem en tilføjelse har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 4.

5. Der skal i forbindelse med udformningen af præstationsordningen tages hensyn til, at en-route-tjenester, terminaltjenester og netfunktioner er forskellige, og at de i givet fald også skal behandles tilsvarende med henblik på præstationsvurderingen.

6. Med henblik på fastsættelse af, hvordan denne præstationsordning skal fungere i detaljer, vedtager Kommissionen senest den 4. december 2011 og inden for en passende tidsramme med henblik på overholdelse af de relevante frister, der er fastlagt i denne forordning, gennemførelsesbestemmelser efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3. Disse gennemførelsesbestemmelser omfatter følgende:

- a) indhold af og tidsplan for de i stk. 4 omhandlede procedurer
- b) referenceperioden og intervaller for vurderingen af opnåelsen af præstationsmål og opstilling af nye mål
- c) kriterierne for de nationale tilsynsmyndigheders udarbejdelse af nationale præstationsplaner eller præstationsplanerne for de funktionelle luftrumsblokke, som indeholder de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for de funktionelle luftrumsblokke og incitamentsordningen. Præstationsplanerne skal:
- bygge på luftfartstjenesteudøvernes forretningsplaner
 - omhandle alle omkostningskomponenter i det nationale omkostningsgrundlag eller omkostningsgrundlagene for de funktionelle luftrumsblokke
 - inddrage bindende præstationsmål, der er i overensstemmelse med de fællesskabsdækkende præstationsmål
- d) kriterier til vurdering af, hvorvidt de nationale mål eller målene for de funktionelle luftrumsblokke er i overensstemmelse med de fællesskabsdækkende præstationsmål i referenceperioden, og til støtte til varslingsmekanismer
- e) generelle principper for medlemsstaternes oprettelse af tilskyndelsesordningen
- f) principper for anvendelsen af en overgangsordning, der er nødvendig for tilpasningen til præstationsordningens funktion, og som ikke anvendes længere end 12 måneder efter vedtagelsen af gennemførelsesbestemmelserne.«

6) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Kommissionen evaluerer regelmæssigt anvendelsen af denne forordning og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3, og forelægger sin første rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet senest den 4. juni 2011 og herefter ved udgangen af hver referenceperiode i henhold til artikel 11, stk. 3, litra d). Med henblik herpå kan Kommissionen, når det er begrundet, anmode medlemsstaterne om yderligere oplysninger som supplement til oplysningerne i de rapporter, de indsender i henhold til denne artikels stk. 1.«

b) Stk. 4 affattes således:

»4. Rapporterne skal indeholde en evaluering af resultaterne af de foranstaltninger, der er truffet i medfør af denne forordning, herunder relevant information om udviklingen i sektoren, og navnlig de økonomiske, miljømæssige, sociale, beskæftigelsesmæssige og teknologiske aspekter, samt om tjenesternes kvalitet, i forhold til de oprindelige mål og de fremtidige behov.«

7) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 13a

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

Ved gennemførelsen af denne forordning og forordning (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004, (EF) nr. 552/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (*) samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen i overensstemmelse med deres respektive roller i henhold til denne forordning i givet fald med Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur for at sikre, at alle sikkerhedsmæssige aspekter er taget behørigt i betragtning.

(*) EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.«

Artikel 2

I forordning (EF) nr. 550/2004 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2-4 affattes således:

»Artikel 2

De nationale tilsynsmyndigheders opgaver

1. De i rammeforordningens artikel 4 omhandlede nationale tilsynsmyndigheder fører passende tilsyn med anvendelsen af denne forordning og påser navnlig, at

luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester vedrørende det luftrum, der hører ind under den medlemsstats ansvarsområde, som har udpeget eller oprettet den relevante myndighed, opererer sikkert og effektivt.

2. Med henblik herpå foretager den enkelte nationale tilsynsmyndighed behørig inspektioner og undersøgelser for at verificere, at kravene i denne forordning opfyldes, herunder kravene til personaleresourcer til udøvelse af luftfartstjenester. Den berørte luftfartstjenesteudøver letter dette arbejde.

3. Når der er tale om funktionelle luftrumsblokke, som strækker sig over luftrum, der hører under mere end én medlemsstats ansvarsområde, indgår de berørte medlemsstater en aftale om det tilsyn, der er omhandlet i denne artikel, for så vidt angår de luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester i forbindelse med de pågældende luftrumsblokke.

4. De nationale tilsynsmyndigheder arbejder tæt sammen om at sikre et tilstrækkeligt tilsyn med luftfartstjenesteudøvere med gyldigt certifikat fra en medlemsstat, som også udøver tjenester i forbindelse med luftrum, der hører ind under en anden medlemsstats ansvarsområde. Et sådant samarbejde skal omfatte aftaler om, hvordan manglende opfyldelse af de relevante fælles krav, jf. artikel 6, eller betingelser, jf. bilag II, skal behandles.

5. Hvor der leveres luftfartstjenester på tværs af grænser, skal en sådan ordning omfatte en aftale om gensidig anerkendelse af de tilsynsopgaver, der er nævnt i stk. 1 og 2 samt af resultatet af disse opgaver. Denne gensidige anerkendelse gælder ligeledes i forbindelse med ordninger for anerkendelse af de nationale tilsynsmyndigheder imellem af certificeringsprocessen for tjenesteudøvere.

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

Artikel 3

Kvalificerede enheder

1. De nationale tilsynsmyndigheder kan beslutte helt eller delvis at overdrage de inspektioner og undersøgelser, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, til kvalificerede enheder, som opfylder kravene i bilag I.

2. En sådan overdragelse fra en national tilsynsmyndighed er gyldig i Fællesskabet i en periode på tre år, der kan forlænges. Nationale tilsynsmyndigheder kan pålægge enhver af de kvalificerede enheder, som er beliggende i Fællesskabet, at foretage disse inspektioner og undersøgelser.

*Artikel 4***Sikkerhedskrav**

Kommissionen vedtager efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen gennemførelsesbestemmelser, som inddrager relevante bestemmelser i Eurocontrols sikkerhedskrav (Eurocontrol safety regulatory requirements — ESARR) og efterfølgende ændringer af disse krav, der falder inden for denne forordnings anvendelsesområde, om nødvendigt med passende tilpasninger.»

2) Artikel 5 udgår.

3) Artikel 7, stk. 6 og 7, affattes således:

»6. Uden at det berører artikel 8 og 9, giver udstedelsen af et certifikat luftfartstjenesteudøvere mulighed for at tilbyde deres tjenester til medlemsstater, andre luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne i Fællesskabet.

7. De nationale tilsynsmyndigheder overvåger opfyldelsen af de fælles krav og de betingelser, der er knyttet til certifikaterne. De nærmere detaljer i forbindelse med tilsynet indgår i de årlige rapporter, som medlemsstaterne indsender i henhold til artikel 12, stk. 1, i rammeforordningen. Hvis en national tilsynsmyndighed finder, at indehaveren af et certifikat ikke længere opfylder disse krav eller betingelser, træffer den passende foranstaltninger, idet den samtidig sikrer kontinuiteten i tjenesterne, så længe sikkerheden ikke bringes i fare. Sådanne foranstaltninger kan også omfatte en tilbagekaldelse af certifikatet.«

4) Artikel 8 affattes således:

»Artikel 8

Udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere

1. Medlemsstaterne sikrer for så vidt angår luftrummet under deres ansvarsområde, at der udøves lufttrafiktjenester med eneret inden for specifikke luftrumsblokke. Med henblik herpå udpeger medlemsstaterne en lufttrafiktjenesteudøver, som er indehaver af et certifikat, der er gyldigt i Fællesskabet.

2. I forbindelse med levering af grænseoverskridende tjenester skal medlemsstaterne sikre, at overholdelse af denne artikel og artikel 10, stk. 3, ikke hindres af deres nationale retsregler, der kræver, at lufttrafiktjenesteudøvere, som udøver tjenester i et luftrum, der hører ind under denne medlemsstats ansvarsområde:

- a) skal ejes, enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet, af denne medlemsstat eller dennes statsborgere, eller
- b) skal have deres hovedaktivitetssted eller vedtægtsmæssige hjemsted på denne medlemsstats område, eller

c) alene må benytte faciliteter i denne medlemsstat.

3. Medlemsstaterne definerer, hvilke rettigheder og forpligtelser de udpegede lufttrafiktjenesteudøvere har. Forpligtelserne kan omfatte vilkår for rettidig levering af relevante oplysninger, der gør det muligt at identificere al flyvning med luftfartøjer i det luftrum, som hører ind under medlemsstaternes ansvarsområde.

4. Medlemsstaterne skal kunne udøve et skøn ved valget af lufttrafiktjenesteudøver, forudsat at denne opfylder de krav og betingelser, der er omhandlet i artikel 6 og 7.

5. For så vidt angår de funktionelle luftrumsblokke, som er oprettet i medfør af artikel 9a, og som strækker sig over luftrum, der hører ind under mere end én medlemsstats ansvarsområde, udpeger de berørte medlemsstater sammen, jf. stk. 1, én eller flere lufttrafiktjenesteudøvere mindst en måned før iværksættelsen af den funktionelle luftrumsblok.

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

5) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 9a

Funktionelle luftrumsblokke

1. Medlemsstaterne træffer senest den 4. december 2012 alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at funktionelle luftrumsblokke gennemføres med henblik på at opnå den krævede kapacitet og effektivitet i lufttrafikstyringsnettet inden for det fælles europæiske luftrum, opretholde et højt sikkerhedsniveau, bidrage til at forbedre lufttrafiksystemets præstationer generelt og mindske miljøpåvirkningerne. Medlemsstaterne, og navnlig medlemsstater, der etablerer tilgrænsende funktionelle luftrumsblokke, samarbejder indbyrdes i videst mulig omfang for at sikre, at denne bestemmelse efterkommes. Samarbejdet kan i givet fald også omfatte tredjelande, der deltager i funktionelle luftrumsblokke.

2. De funktionelle luftrumsblokke skal bl.a.:

- a) understøttes af en sikkerhedsmæssig risikoanalyse
- b) gøre det muligt at udnytte luftrummet optimalt under hensyn til lufttrafikken
- c) sikre overensstemmelse med det europæiske rutenet, der er oprettet i henhold til artikel 6 i luftrumsforordningen

- d) være begrundet ved, at de indebærer en generel merværdi, herunder en optimal udnyttelse af tekniske og menneskelige ressourcer, baseret på cost-benefit-analyser
- e) sikre en gnidningsløs og fleksibel overdragelse af ansvaret for flyvekontrollen mellem lufttrafiktjenesteenheder
- f) sikre forenelighed mellem de forskellige luftrumskonfigurationer, blandt andet ved at optimere de nuværende flyveinformationsregioner
- g) opfylde betingelserne i regionale aftaler indgået i ICAO-regi
- h) respektere regionale aftaler, der gælder på datoen for denne forordnings ikrafttræden, navnlig aftaler, der involverer europæiske tredjelande, og
- i) lette overensstemmelse med fællesskabsdækkende præstationsmål.

3. En funktionel luftrumsblok kan kun oprettes ved gensidig aftale mellem alle de medlemsstater og i påkommende tilfælde tredjelande, der har ansvaret for en del af det luftrum, som den funktionelle luftrumsblok omfatter. Inden Kommissionen underrettes om oprettelsen af en funktionel luftrumsblok, forelægger den eller de berørte medlemsstater Kommissionen, de øvrige medlemsstater og andre interesserede parter relevante oplysninger og giver dem mulighed for at fremsætte bemærkninger.

4. Når en funktionel luftrumsblok vedrører luftrum, der helt eller delvis hører ind under to eller flere medlemsstaters ansvarsområde, skal den aftale, i henhold til hvilken den funktionelle luftrumsblok oprettes, indeholde de nødvendige bestemmelser med hensyn til, hvordan blokken kan ændres, og hvordan en medlemsstat kan trække sig ud af en blok, herunder overgangsordninger.

5. Ved tvister mellem to eller flere medlemsstater om en grænseoverskridende funktionel luftrumsblok, der vedrører luftrum under deres ansvarsområde, kan de berørte medlemsstater i fællesskab forelægge sagen for Udvalget for det Fælles Luftrum med henblik på en udtalelse. Udtalelsen afgives til de berørte medlemsstater. Med forbehold af stk. 3 tager medlemsstaterne hensyn til nævnte udtalelse med henblik på at finde en løsning.

6. Kommission skal, når den har modtaget meddelelse fra medlemsstaterne om de aftaler og erklæringer, der er nævnt i stk. 3 og 4, vurdere hver enkelt funktionelle luftrumsbloks opfyldelse af betingelserne i stk. 2 og forelægge resultaterne for Udvalget for det Fælles Luftrum til diskussion. Finder Kommissionen, at en eller flere af de funktionelle luftrumsblokke ikke opfylder betingelserne, skal den indlede en dialog med de berørte medlemsstater med henblik på at opnå enighed om de foranstaltninger, der er nødvendige for at rette op på situationen.

7. Med forbehold af stk. 6 meddeles de aftaler og erklæringer, der er omhandlet i stk. 3 og 4, Kommissionen med henblik på offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*. I forbindelse med offentliggørelsen præciseres ikrafttrædelsestidspunktet for den relevante afgørelse.

8. Der skal senest den 4. december 2010 udarbejdes vejledningsmateriale vedrørende oprettelse og ændring af funktionelle luftrumsblokke i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2, i rammeforordningen.

9. Kommissionen vedtager senest den 4. december 2011 og i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen gennemførelsesbestemmelser vedrørende de oplysninger, som medlemsstaterne skal tilvejebringe, før en funktionel luftrumsblok kan oprettes og ændres i overensstemmelse med denne artikels stk. 3.

Artikel 9b

Koordinator for funktionelle luftrumsblokke

1. Kommissionen kan med det formål at lette oprettelsen af funktionelle luftrumsblokke udpege en koordinator for funktionelle luftrumsblokke (»koordinatoren«). Kommissionen handler efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen.

2. Med forbehold af artikel 9a, stk. 5, er det koordinatorens opgave efter anmodning fra alle berørte medlemsstater og, i påkommende tilfælde, tredjelande, der deltager i den samme funktionelle luftrumsblok, at lette problemløsning i forhandlingsfasen for således at fremskynde oprettelsen af funktionelle luftrumsblokke. Koordinatoren handler ud fra et mandat fra alle berørte medlemsstater og i påkommende tilfælde tredjelande, der deltager i den samme funktionelle luftrumsblok.

3. Koordinatoren er upartisk, navnlig i forhold til medlemsstaterne, tredjelande, Kommissionen og interessenter.

4. Koordinatoren må ikke videregive oplysninger, som vedkommende har modtaget under udførelsen af sine opgaver, undtagen hvis dette tillades af den/de berørte medlemsstat(er) og eventuelle tredjelande.

5. Koordinatoren rapporterer til Kommissionen, Udvalget for det Fælles Luftrum og Europa-Parlamentet hver tredje måned efter vedkommendes udnævnelse. Rapporten skal omfatte et resume af forhandlingerne og forhandlingsresultater.

6. Koordinatorens mandat udløber, når den sidste aftale om funktionelle luftrumsblokke er undertegnet, dog senest den 4. december 2012.«

6) Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

Forbindelserne til de militære myndigheder

Medlemsstaterne træffer som led i den fælles transportpolitik de nødvendige foranstaltninger til at sikre indgåelsen eller fornyelsen af skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger mellem de kompetente civile og militære myndigheder om styringen af specifikke luftrumsblokke.«

7) Artikel 12, stk. 3, affattes således:

»3. Når luftfartstjenesteudøvere udøver et bundt af tjenester, specificerer og angiver de omkostninger og indtægter, der hidrører fra luftfartstjenesterne, opgjort i overensstemmelse med den i artikel 14 omhandlede afgiftsordning for luftfartstjenester, og de fører i givet fald konsoliderede regnskaber for andre tjenester, som ikke er luftfartstjenester, således som de ville være forpligtede til, hvis de pågældende tjenester blev udøvet af adskilte virksomheder.«

8) Artikel 14 affattes således:

»Artikel 14

Generelt

I overensstemmelse med kravene i artikel 15 og 16 skal en afgiftsordning for luftfartstjenester bidrage til større gennemskuelighed med hensyn til beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter hos luftrumsbrugere og bidrage til omkostningseffektiviteten ved udøvelsen af luftfartstjenester og flyvningens effektivitet under opretholdelse af et optimalt sikkerhedsniveau. Denne afgiftsordning skal også være i overensstemmelse med artikel 15 i Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart og med Eurocontrols afgiftsordning for en route-afgifter.«

9) Artikel 15 affattes således:

»Artikel 15

Principper

1. Afgiftsordningen baseres på en opgørelse af de omkostninger ved luftfartstjenester, som tjenesteudøverne pådrager sig til fordel for luftrumsbrugere. Ordningen fordeler disse omkostninger på bruger kategorier.

2. Følgende principper lægges til grund ved etableringen af omkostningsgrundlaget for afgifterne:

a) De omkostninger, der skal fordeles på luftrumsbrugere, skal være de konstaterede omkostninger ved udøvelsen af luftfartstjenester, herunder passende beløb til forrentning af kapitalinvesteringer og afskrivning af aktiver, samt omkostningerne til vedligeholdelse, drift, forvaltning og administration. De fastlagte omkostninger er de omkostninger, der er fastlagt af medlemsstaterne på

nationalt eller FAB-niveau enten i begyndelsen af referenceperioden for hvert kalenderår i den referenceperiode, der omtales i artikel 11 i rammeforordningen, eller i løbet af referenceperioden, der følger passende justeringer og anvender advarselsmekanismerne i artikel 11 i rammeforordningen.

b) De omkostninger, der skal medtages i denne forbindelse, er dem, som skønnes at vedrøre de faciliteter og tjenester, der er omhandlet i og implementeret i henhold til ICAO's Regional Air Navigation Plan, European Region. De kan også omfatte omkostninger, som de nationale tilsynsmyndigheder og/eller kvalificerede enheder har pådraget sig, og andre omkostninger, som den berørte medlemsstat og tjenesteudøver har pådraget sig i forbindelse med tilvejebringelsen af luftfartstjenester. De omfatter ikke omkostningerne til sanktioner, som medlemsstaterne har pålagt i medfør af artikel 9 i rammeforordningen, ej heller omkostningerne til afhjælpende foranstaltninger, som medlemsstaterne har pålagt ifølge artikel 11 i rammeforordningen.

c) Hvad angår de funktionelle luftrumsblokke og som en del af deres respektive rammeaftaler gør medlemsstaterne sig rimelige bestræbelser på at nå til enighed om fælles principper for opkrævningspolitik.

d) Omkostningerne ved de forskellige luftfartstjenester opgøres særskilt som fastsat i artikel 12, stk. 3.

e) Krydssubsidiering mellem en route-tjenester og terminaltjenester tillades ikke. Omkostninger, der vedrører både terminaltjenester og en route-tjenester, fordeles proportionalt mellem en route-tjenester og terminaltjenester på grundlag af en gennemskuelig metode. Krydssubsidiering mellem forskellige luftfartstjenester er kun tilladt, når det er objektivt begrundet, og forudsat at det angives klart.

f) Det skal sikres, at omkostningsgrundlaget for afgifterne er gennemskueligt. Der fastsættes gennemførelsesbestemmelser for tjenesteudøvernes fremsendelse af oplysninger, således at det bliver muligt at kontrollere udøverens overslag, faktiske omkostninger og indtægter. Der udveksles regelmæssigt oplysninger mellem de nationale tilsynsmyndigheder, tjenesteudøverne, luftrumsbrugere, Kommissionen og Eurocontrol.

3. Medlemsstaterne overholder følgende principper ved afgiftsfastsættelsen i overensstemmelse med stk. 2:

a) Afgifter for tilvejebringelsen af luftfartstjenester skal fastsættes på ikke-diskriminerende vilkår. Der må, når forskellige grupper af luftrumsbrugere pålægges afgifter for brug af samme tjeneste, ikke foretages nogen forskelsbehandling i henseende til nationalitet eller bruger kategori.

- b) Visse brugere, navnlig operatører af lette luftfartøjer og statsluftfartøjer, kan fritages for betaling af afgifter, forudsat at omkostningerne ved en sådan fritagelse ikke overføres på andre brugere.
- c) Afgifter fastsættes for hvert kalenderår på grundlag af de fastlagte omkostninger eller kan fastsættes på betingelser fastsat af medlemsstaterne til fastlæggelse af enheds-satsens maksimumsniveau eller for de årlige indtægter i en periode på højst fem år.
- d) Indtægterne fra luftfartstjenester må være så store, at de skaber et rimeligt afkast på aktiverne, så de kan bidrage til nødvendige kapitalforbedringer.
- e) Afgifterne skal afspejle omkostningerne ved de luftfartstjenester og -faciliteter, som stilles til rådighed for luftrumsbrugere, under hensyntagen til de forskellige involverede typer luftfartøjers relative produktionskapacitet.
- f) Afgifterne skal fremme en sikker, effektiv og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester for at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet; de skal desuden opfylde præstationsmålene og stimulere til integreret udøvelse af tjenester, samtidig med at de skal mindske luftfartens miljømæssige følgevirkninger. De nationale tilsynsmyndigheder kan til dette formål og i forbindelse med de nationale præstationsplaner eller præstationsplanerne for de funktionelle luftrumsblokke oprette mekanismer, herunder incitamenter i form af økonomiske fordele og ulemper, der tilskynder luftfartstjenesteudøvere og/eller luftrumsbrugere til at støtte forbedringer i udøvelsen af luftfartstjenester, som f.eks. øget kapacitet, færre forsinkelser og bæredygtig udvikling, samtidig med at de opretholder et optimalt sikkerhedsniveau.

4. Kommissionen vedtager udførlige gennemførelsesbestemmelser til nærværende artikel efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen.«

10) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 15a

Fælles projekter

1. Fælles projekter kan bidrage til en vellykket gennemførelse af ATM-masterplanen. Sådanne projekter støtter denne forordnings målsætninger om at forbedre det europæiske luftfartssystemes præstationer på centrale områder såsom kapacitet, effektiv afvikling af flytrafikken og omkostningseffektivitet samt miljømæssig bæredygtighed inden for de overordnede sikkerhedsmål.

2. Kommissionen kan i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen udarbejde vejledningsmateriale om, hvordan sådanne projekter kan bidrage til gennemførelsen af ATM-masterplanen. Denne

type vejledningsmateriale påvirker ikke mekanismerne for anvendelse af sådanne projekter vedrørende funktionelle luftrumsblokke som vedtaget af parterne inden for disse blokke.

3. Kommissionen kan endvidere efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen beslutte at starte fælles projekter om netfunktioner, der er særligt vigtige for en general forbedring af præstationerne inden for lufttrafikstyring og luftfartstjenester i Europa. Sådanne fælles projekter kan være berettigede til fællesskabsstøtte inden for den flerårige finansielle ramme. Med dette for øje og uden at dette berører medlemsstaternes kompetence til at afgøre, hvordan deres økonomiske midler skal anvendes, gennemfører Kommissionen en uafhængig cost-benefit-analyse og passende høringer af medlemsstaterne og relevante aktører i overensstemmelse med artikel 10 i rammeforordningen og undersøger alle relevante måder, hvorpå deres anvendelse kan finansieres. De støtteberettigede omkostninger ved anvendelsen af fælles projekter dækkes i overensstemmelse med principperne om åbenhed og ikke-diskrimination.«

11) Artikel 16-18 affattes således:

»Artikel 16

Tilsyn med overholdelse

1. Kommissionen sørger i samarbejde med medlemsstaterne for, at det løbende vurderes, om principperne og reglerne i artikel 14 og 15 overholdes. Kommissionen bestræber sig på at indføre de nødvendige mekanismer til at inddrage Eurocontrols ekspertise og lader medlemsstaterne, Eurocontrol og repræsentanter for luftrumsbrugere få del i resultaterne af revisionen.

2. Kommissionen undersøger efter anmodning fra en eller flere medlemsstater, som mener, at de i artikel 14 og 15 omhandlede principper og regler ikke er blevet anvendt korrekt, eller på eget initiativ enhver påstand om, at principperne og/eller reglerne ikke overholdes. Med forbehold af artikel 18, stk. 1, lader Kommissionen medlemsstaterne, Eurocontrol og repræsentanter for luftrumsbrugere få del i resultaterne af revisionen. Senest to måneder efter modtagelse af en anmodning og efter at have hørt den berørte medlemsstat og rådført sig med Udvalget for det Fælles Luftrum efter rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2, i rammeforordningen træffer Kommissionen afgørelse om anvendelsen af artikel 14 og 15 i nærværende forordning og beslutter, hvorvidt den pågældende praksis må fortsættes.

3. Kommissionen fremsender sin afgørelse til medlemsstaterne og underretter tjenesteudøveren herom, for så vidt denne er retligt berørt. Enhver medlemsstat kan indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet inden for en måned. Rådet, som træffer afgørelse med kvalificeret flertal, kan ændre afgørelsen inden for en frist på en måned.

Artikel 17

Revision af bilagene

Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i bilagene med henblik på at tage højde for den tekniske eller operationelle udvikling, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 4, i rammeforordningen.

I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen bringe hasteproceduren i artikel 5, stk. 5, i rammeforordningen, i anvendelse.

Artikel 18

Fortrolighed

1. Hverken de nationale tilsynsmyndigheder, der handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, eller Kommissionen må videregive oplysninger af fortrolig karakter; dette gælder navnlig oplysninger om luftfartstjenesteudøvere, deres forretningsforbindelser eller deres omkostningskomponenter.

2. Stk. 1 berører ikke de nationale tilsynsmyndigheders eller Kommissionens ret til at videregive oplysninger, når dette er af afgørende betydning for opfyldelsen af deres pligter, idet videregivelsen i så fald skal være forholdsmæssigt afpasset og skal tage hensyn til tjenesteudøvernes, luftrumbrugeres, lufthavnens eller andre relevante interessenters berettigede interesser med hensyn til at beskytte deres forretningshemmeligheder.

3. Oplysninger og data afgivet i henhold til afgiftsordningen i artikel 14 videregives offentligt.«

12) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 18a

Evaluering

Kommissionen forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet senest den 4. december 2012, som evaluerer de juridiske, sikkerhedsmæssige, industrielle, økonomiske og sociale følgevirkninger af anvendelse af markedsprincipper for udøvelse af tjenester på områderne kommunikation, navigation, overvågning og luftfartsinformation sammenlignet med eksisterende eller alternative organisatoriske principper og tager højde for udviklingen i de funktionelle luftrumsblokke og i den eksisterende teknologi.«

13) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) Titlen affattes således:

»KRAV TIL KVALIFICEREDE ENHEDER«.

b) Indledningen affattes således:

»En kvalificeret enhed:«.

Artikel 3

I forordning (EF) nr. 551/2004 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2 udgår.

2) Artikel 3 affattes således:

»Artikel 3

Europæisk øvre flyveinformationsregion (EUIR)

1. Fællesskabet og dets medlemsstater arbejder hen imod, at ICAO opretter og anerkender en fælles EUIR. Til dette formål retter Kommissionen, for så vidt angår spørgsmål, der henhører under Fællesskabets kompetence, en henstilling til Rådet i overensstemmelse med traktatens artikel 300 senest den 4. december 2011.

2. EUIR udformes, så den dækker det luftrum, der i henhold til artikel 1, stk. 3, hører ind under medlemsstaternes ansvarsområde, og den kan desuden omfatte europæiske tredjelands luftrum.

3. Oprettelsen af EUIR berører ikke medlemsstaternes ansvar med hensyn til udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere i det luftrum, som hører ind under deres ansvarsområde, jf. artikel 8, stk. 1, i luftfartstjenesteforordningen.

4. Medlemsstaterne bevarer deres ansvar over for ICAO inden for de geografiske grænser for de øvre flyveinformationsregioner og de flyveinformationsregioner, som de har fået tildelt af ICAO på datoen for denne forordnings ikrafttræden.«

3) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 3a

Elektronisk luftfartsinformation

1. Uden at dette berører medlemsstaternes offentliggørelse af luftfartsinformation og på en måde, der er i overensstemmelse med denne offentliggørelse, sikrer Kommissionen i samarbejde med Eurocontrol adgangen til elektronisk luftfartsinformation af høj kvalitet, som præsenteres på en harmoniseret måde, og som opfylder alle relevante brugeres behov i form af datakvalitet og rettidighed.

2. Ved anvendelsen af stk. 1 skal Kommissionen:

a) sikre udviklingen af en fællesskabsdækkende luftfartsinformationsstruktur i form af en elektronisk integreret briefingportal, hvortil interesserede parter har ubegrænset adgang. Med denne infrastruktur integreres adgang til og levering af de nødvendige dataelementer f.eks., men ikke udelukkende, luftfartsinformation, information fra meldekantorer for lufttrafiktjeneste (ARO), meteorologiske oplysninger og information om trafikstyring

b) støtte moderniseringen og harmoniseringen af leveringen af luftfartsinformation i videste forstand i nært samarbejde med Eurocontrol og ICAO.

3. Kommissionen vedtager udførlige gennemførelsesbestemmelser til nærværende artikel efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen.«

4) Artikel 4 affattes således:

»Artikel 4

Lufttrafikregler og regler for luftrumsklassifikation

Kommissionen vedtager gennemførelsesbestemmelser efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen for at:

a) vedtage hensigtsmæssige bestemmelser i relation til lufttrafikregler på grundlag af ICAO's standarder og anbefalede praksis

b) harmonisere anvendelsen af ICAO's luftrumsklassifikation, med passende tilpasning, for at sikre en homogen udøvelse af sikre og effektive lufttrafiktjenester inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum.«

5) Artikel 5 udgår.

6) Artikel 6 affattes således:

»Artikel 6

Styring og udformning af nettet

1. Funktionerne af nettet til lufttrafikstyring (ATM) skal gøre det muligt at udnytte luftrummet optimalt og sikre, at luftrumsbrugerne kan operere på deres foretrukne flyveje, samtidig med at der gives størst mulig adgang til luftrums- og luftfartstjenester. Disse netfunktioner har til formål at understøtte initiativer på nationalt niveau og på de funktionelle luftrumsblokkes niveau og udøves på en måde, der respekterer adskillelsen mellem regulerings- og driftsfunktioner.

2. Med henblik på at opfylde de i stk. 1 omtalte mål, og uden at dette berører medlemsstaternes ansvar med hensyn til nationale ruter og luftrumsstrukturer, sikrer Kommissionen, at følgende funktioner udføres:

a) Det europæiske rutenet udformes.

b) De begrænsede ressourcer koordineres inden for luftfartsfrekvensbånd, som anvendes i den almindelige lufttrafik; dette gælder bl.a. radiofrekvenser tillige med koordinationen af transponderkoder til radar.

De funktioner, der er omhandlet i første afsnit, indebærer ikke, at der skal vedtages bindende, generelle foranstaltninger, eller at der skal foretages politiske vurderinger. De tager hensyn til forslag, der er udformet på nationalt niveau og på niveauet for de funktionelle luftrumsblokke. De udføres i koordination med militære myndigheder i overensstemmelse med vedtagne procedurer vedrørende fleksibel brug af luftrummet.

Kommissionen kan efter høring af Udvalget for Det Fælles Luftrum og i overensstemmelse med de gennemførelsesbestemmelser, der er nævnt i stk. 4, overdrage Eurocontrol eller et andet upartisk og kompetent organ de opgaver, der er nødvendige for udøvelsen af de funktioner, der er omhandlet i første afsnit. Sådanne opgaver udføres på en upartisk og omkostningseffektiv måde og udføres på vegne af medlemsstaterne og de berørte parter. De er underlagt passende styring, der anerkender separat regnskabspligt for ydelse af tjenester og regulering, under hensyn til det samlede ATM-nets behov og med fuld inddragelse af luftrumsbrugerne og luftfartstjenesteudøverne.

3. Kommissionen kan føje funktioner til listen over de funktioner, der er nævnt i stk. 2, efter passende høring af interesserede parter i industrien. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk.4, i rammeforordningen.

4. Udførlige bestemmelser vedrørende gennemførelsen af de i denne artikel omhandlede foranstaltninger, undtagen for dem, der er omhandlet i stk. 6-9, vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen. Disse gennemførelsesbestemmelser skal navnlig vedrøre:

a) koordineringen og harmoniseringen af processer og procedurer for at øge effektiviteten af luftfartsfrekvensforvaltningen, herunder udvikling af principper og kriterier

b) den centrale funktion at koordinere tidlig identifikation og løsning af frekvensbehov i de frekvensbånd, der er tildelt den almindelige europæiske lufttrafik, for at støtte udformningen og driften af det europæiske lufttrafiknet

c) yderligere netfunktioner som defineret i ATM-masterplanen

d) detaljerede ordninger for samarbejde om beslutningstagning mellem medlemsstaterne, luftfartstjenesteudøverne og netstyringsfunktionen for de opgaver, der er omhandlet i stk. 2

e) tilrettelæggelse med henblik på høring af de relevante interesserede parter i beslutningsprocessen både på nationalt og på europæisk plan, og

f) inden for det radiospektrum, der er tildelt den almindelige lufttrafik af Den Internationale Telekommunikationsunion, en opdeling af opgaver og ansvar mellem netstyringsfunktion og nationale frekvensforvaltningsorganer, idet det sikres, at de nationale frekvensforvaltningsfunktioner fortsat udfører de frekvenstilldelinger, der ikke har indflydelse på nettet. I de tilfælde, der ikke har indflydelse på nettet, samarbejder de nationale frekvensforvaltningsorganer med dem, der er ansvarlige for netstyringsfunktionen, for at optimere brugen af frekvenserne.

5. Andre aspekter af luftrumets udformning end dem, som er omhandlet i stk. 2, tages op på nationalt niveau og niveauet for de funktionelle luftrumsblokke. I denne udformningsproces skal der tages hensyn til efterspørgslen efter og kompleksiteten af trafikken, nationale præstationsmål eller præstationsmålene for de funktionelle luftrumsblokke, og den skal omfatte en fuld høring af relevante luftrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer luftrumsbrugere, og militære myndigheder, når det er passende.

6. Medlemsstater skal overlade udførelsen af lufttrafikreguleringen til Eurokontrol eller et andet upartisk og kompetent organ, der er underlagt passende overvågningsordninger.

7. Gennemførelsesbestemmelser for lufttrafikreguleringen, herunder de nødvendige overvågningsordninger, udvikles efter rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2, i rammeforordningen og vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i rammeforordningen med henblik på at optimere udnyttelsen af den disponible luftrumskapacitet og forbedre lufttrafikreguleringsprocesserne. Disse bestemmelser skal være baseret på gennemsigtighed og effektivitet, idet det skal sikres, at kapaciteten stilles til rådighed på en fleksibel måde og i rette tid, i overensstemmelse med henstillingerne i ICAO's »Regional Air Navigation Plan, European Region«.

8. Gennemførelsesreglerne for lufttrafikregulering understøtter driftsafgørelser truffet af lufttrafiktjenesteudøvere, lufthavnsoperatører og luftrumsbrugere og skal omfatte følgende områder:

- a) flyveplanlægning
- b) udnyttelse af disponibel luftrumskapacitet under alle faser af en flyvning, herunder slottildeling, og
- c) den almene lufttrafiks anvendelse af ruteføringer, herunder
 - udarbejdelse af én enkelt publikation vedrørende rute- og trafikpolitik
 - muligheder for at omdirigere den almene lufttrafik fra overbelastede områder, og

- prioriteringsregler for den almene lufttrafiks adgang til luftrummet, navnlig i overbelastede perioder og kriseperioder.

9. Når Kommissionen udvikler og vedtager gennemførelsesbestemmelserne, skal den på passende vis, og uden at det berører sikkerheden, tage hensyn til overensstemmelse mellem flyveplaner og slots i lufthavne og den nødvendige koordinering mellem naboregioner.»

7) Artikel 9 udgår.

Artikel 4

I forordning (EF) nr. 552/2004 foretages følgende ændringer:

1) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 6a

Alternativ verifikation af overensstemmelse

Et certifikat, der er udstedt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (*) og gælder for komponenter eller systemer, betragtes i forbindelse med anvendelsen af denne forordnings artikel 5 og 6 som en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed eller som en EF-verifikationerklæring, hvis den indeholder dokumentation for overensstemmelse med denne forordnings væsentlige krav og de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.

(*) EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.«

2) Artikel 9 affattes således:

»Artikel 9

Revision af bilagene

Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i bilagene med henblik på at tage højde for den tekniske eller operationelle udvikling, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 4, i rammeforordningen.«

3) I artikel 10 indsættes følgende stykke:

»2a. Med henblik på denne artikels stk. 2 kan medlemsstaterne erklære systemer og komponenter af EATMN for at være i overensstemmelse med de væsentlige krav og undtaget fra bestemmelserne i artikel 5 og 6.«

4) I bilag II foretages følgende ændringer:

a) Del A, punkt 2, første afsnit, affattes således:

»Det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer og disses komponenter skal på samordnet måde understøtte nye aftalte og validerede driftskoncepter, der forbedrer luftfartstjenesternes kvalitet, bæredygtighed og effektivitet, navnlig med hensyn til sikkerhed og kapacitet.«

b) Del B ændres således:

i) Punkt 3.1.2, første afsnit, affattes således:

»Flyvedatabehandlingssystemer skal kunne understøtte gradvis indførelse af avancerede aftalte og validerede driftskoncepter for alle faser af en flyvning, bl.a. som omhandlet i ATM-masterplanen.«

ii) Punkt 3.2.2 affattes således:

»3.2.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Systemer til behandling af overvågningsdata skal kunne understøtte gradvis fremkomst

af nye kilder til overvågningsinformationer på en sådan måde, at den overordnede servicekvalitet forbedres, bl.a. som omhandlet i ATM-masterplanen.«

iii) Punkt 4.2 affattes således:

»4.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Kommunikationssystemer skal understøtte indførelsen af avancerede aftalte og validerede driftskoncepter for alle faser af en flyvning, bl.a. som omhandlet i ATM-masterplanen.«

Artikel 5

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 6, stk. 2 og 6, i forordning (EF) nr. 551/2004 som ændret ved nærværende forordning finder anvendelse fra den dato, der er angivet i deres respektive gennemførelsesregler, men ikke senere end den 4. december 2012.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 21. oktober 2009.

På Europa-Parlamentets vegne
J. BUZEK
Formand

På Rådets vegne
C. MALMSTRÖM
Formand