

VERORDENING (EG) Nr. 1070/2009 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 21 oktober 2009

tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gelet op het voorstel van de Commissie,

Gelet op het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gelet op het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Om het gemeenschappelijke vervoersbeleid ten uitvoer te kunnen leggen, is een efficiënt systeem voor luchtvervoer nodig dat het mogelijk maakt de luchtvervoerdiensten op veilige, regelmatige en duurzame wijze uit te voeren, de capaciteit te optimaliseren en het vrije verkeer van goederen, personen en diensten te vergemakkelijken.
- (2) Met de goedkeuring door het Europees Parlement en de Raad van het eerste pakket wetgeving betreffende het gemeenschappelijke Europese luchtruim, namelijk Verordening (EG) nr. 549/2004 van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de kaderverordening) ⁽⁴⁾, Verordening (EG) nr. 550/2004 van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtvaartnavigatiedienstenverordening) ⁽⁵⁾, Verordening (EG) nr. 551/2004 van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtruimverordening) ⁽⁶⁾ en Verordening (EG) nr. 552/2004 van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging (de interoperabiliteitsverordening) ⁽⁷⁾ is een solide rechtsgrondslag gelegd voor een naadloos, interoperabel en veilig systeem voor luchtverkeersbeveiliging (Air Traffic Management — ATM).
- (3) Op aandringen van de sector, de lidstaten en andere belanghebbenden om het regelgevingskader voor de luchtvaart in

Europa te vereenvoudigen en de doeltreffendheid ervan te vergroten, is in november 2006 een groep op hoog niveau inzake de toekomst van het regelgevingskader voor de Europese luchtvaart opgericht („de groep op hoog niveau”). De groep op hoog niveau, die bestaat uit vertegenwoordigers van de meerderheid der belanghebbenden, heeft in juli 2007 een verslag ingediend waarin een reeks aanbevelingen worden gedaan om de prestaties en het beheer van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren. De groep op hoog niveau heeft aanbevolen om evenveel belang te hechten aan de milieuvriendelijkheid als aan de veiligheid en doeltreffendheid van het luchtvaartstelsel, en heeft erop aangedrongen dat de sector en de regelgevers zouden moeten samenwerken om te garanderen dat de luchtverkeersbeveiliging zoveel mogelijk bijdraagt tot duurzaamheid.

- (4) Op de vergadering van de Raad van 7 april 2008 werd de Commissie verzocht om, overeenkomstig de aanbevelingen van de groep op hoog niveau en in overeenstemming met het gate-to-gateconcept, een algemeen aanpak uit te werken om de veiligheid, de luchtverkeersbeveiliging en de kostenefficiëntie te verbeteren.
- (5) Om het gemeenschappelijke Europese luchtruim te voltooien, moeten aanvullende maatregelen op communautair niveau worden genomen om met name de prestaties van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren op cruciale punten zoals gevolgen voor het milieu, capaciteit, alsook kostenefficiëntie, en dit alles met het oog op de veiligheidsdoelstellingen, die van de hoogste orde zijn. Het is eveneens nodig de wetgeving inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim aan de voortgang van de techniek aan te passen.
- (6) In Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisatie van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingsstelsel (SESAR) ⁽⁸⁾ wordt ertoe opgeroepen een masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging op te stellen en ten uitvoer te leggen. De tenuitvoerlegging van dit masterplan vereist regelgevende maatregelen ter ondersteuning van de ontwikkeling, de invoering en de financiering van nieuwe concepten en technologieën. Dit moet uitmonden in een systeem dat bestaat uit volledig geharmoniseerde en interoperabele componenten die de uitstekende prestaties van de luchtvervoersactiviteiten in Europa garanderen. Bij de bepaling van het tijdsschema voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim moet rekening worden gehouden met het tijdsschema voor de ontwikkelings- en tenuitvoerleggingsfase van het SESAR-programma, als onderdeel van het gemeenschappelijke Europese luchtruim. Beide processen moeten nauw op elkaar worden afgestemd.

⁽¹⁾ PB C 182 van 4.8.2009, blz. 50.

⁽²⁾ PB C 120 van 28.5.2009, blz. 52.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 25 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 7 september 2009.

⁽⁴⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

⁽⁶⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

⁽⁷⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.

⁽⁸⁾ PB L 64 van 2.3.2007, blz. 1.

- (7) De gemeenschappelijke projecten, die bedoeld zijn om luchtruimgebruikers en/of verleners van luchtvaartnavigatiediensten te helpen bij het verbeteren van de gemeenschappelijke infrastructuur van de luchtvaartnavigatie, het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en het gebruik van het luchtruim, en met name projecten die nodig kunnen zijn voor de tenuitvoerlegging van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging, mogen geen afbreuk doen aan reeds bestaande projecten met gelijkaardige doelstellingen waartoe door één of meerdere lidstaten is besloten. De bepalingen betreffende de financiering van de operationalisering van de gemeenschappelijke projecten mogen niet vooruitlopen op de manier waarop deze gemeenschappelijke projecten worden opgezet. De Commissie mag voorstellen indienen om financiering, zoals financiering in het kader van trans-Europese netwerken of financiering afkomstig van de Europese Investeringsbank aan te wenden om gemeenschappelijke projecten te ondersteunen, met name om de operationalisering van het SESAR-programma te bespoedigen, binnen het meerjarig financieel kader. Onverminderd de toegang tot die financiering, moeten de lidstaten zelf kunnen beslissen hoe ze de inkomsten uit de veiling van de emissierechten voor de luchtvaart uit hoofde van de regeling voor emissiehandel gebruiken en mogen ze zelf bepalen of een deel van dergelijke inkomsten wordt aangewend om gemeenschappelijke projecten te financieren op het niveau van functionele luchtruimblokken.
- (8) Met name bij de operationalisering van gemeenschappelijke projecten moet onder meer door middel van uitgebreide en transparante controles, met zorg erop worden toegezien dat luchtruimgebruikers niet dubbel betalen. De toepassing van gemeenschappelijke projecten moet ten goede komen aan alle belanghebbenden, die op een gelijke manier moeten worden behandeld.
- (9) Om te garanderen dat het toezicht op de dienstverlening in heel Europa op correcte en consequente wijze plaatsvindt, moeten de nationale toezichthoudende instanties de garantie op voldoende onafhankelijkheid en middelen krijgen. Deze onafhankelijkheid mag deze instanties niet weerhouden van de uitoefening van hun taken binnen een administratief kader.
- (10) De nationale toezichthoudende instanties spelen een belangrijke rol bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europees luchtruim en de Commissie moet bijgevolg hun onderlinge samenwerking vergemakkelijken om hen op die manier in staat te stellen beste praktijken uit te wisselen en een gemeenschappelijke aanpak te ontwikkelen, onder meer door verhoogde samenwerking op regionaal niveau. Deze samenwerking moet op regelmatige basis gebeuren.
- (11) De sociale partners moeten beter worden geïnformeerd en geraadpleegd over alle maatregelen die belangrijke sociale gevolgen hebben. Ook moet op communautair niveau het Comité voor de sectorale dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie ⁽¹⁾, worden geraadpleegd.
- (12) Om de prestaties van de luchtverkeersbeveiliging en de luchtvaartnavigatiediensten (Air Navigation Services, ANS) te verbeteren, moet een kader worden opgericht voor de definitie, implementatie en handhaving van bindende prestatiedoelstellingen op cruciale prestatiegebieden, overeenkomstig het beleid van de International Civil Aviation Organisation (ICAO). Wat zeker deel moet uitmaken van dit kader is een passend mechanisme voor het rapporteren, bestuderen, evalueren en verspreiden van prestatiegegevens van de luchtverkeersbeveiliging en de luchtvaartnavigatiediensten, samen met een relevante stimuleringsregeling om de verwezenlijking van de doelstellingen aan te moedigen.
- (13) De nationale toezichthoudende instanties dienen over de flexibiliteit te beschikken om bij het opstellen van hun nationale en regionale plannen rekening te houden met specifieke nationale of regionale omstandigheden. De lidstaten dienen, wanneer ze nationale plannen goedkeuren of vaststellen, het recht te hebben passende wijzigingen aan te brengen.
- (14) De Commissie en de lidstaten dienen, wanneer ze heffingen voor luchtvaartnavigatiediensten vaststellen, ernaar te streven gemeenschappelijke ramingen te gebruiken. In gevallen waarin het vervoer in belangrijke mate van de ramingen afwijkt, dient enige flexibiliteit te worden toegestaan, in het bijzonder door gebruik te maken van passende waarschuwingsmechanismen.
- (15) In de door de lidstaten op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken bepaalde kosten die bedoeld zijn om over luchtruimgebruikers te worden verdeeld, dient rekening te worden gehouden met de prestatiedoelstellingen.
- (16) Wat het grensoverschrijdend verlenen van diensten betreft, dienen lidstaten ervoor te zorgen dat het aanwijzen van een verlener van luchtverkeersdiensten niet mag worden verboden door enig nationaal rechtsstelsel omdat hij in een andere lidstaat is gevestigd of eigendom is van onderdanen van die lidstaat.
- (17) De nationale toezichthoudende instanties dienen passende maatregelen te nemen om een hoog niveau van veiligheid te waarborgen, met inbegrip van de mogelijkheid om voor elk type luchtvaartnavigatiedienst een eigen certificaat af te geven, met inachtneming van de noodzaak van kostenefficiëntie en consistentie, en met het vermijden van overlappingen.
- (18) De functionele luchtruimblokken zijn van cruciaal belang om de samenwerking tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten te vergroten, met als doel de prestaties te verbeteren en synergieën tot stand te brengen. De lidstaten moeten binnen een redelijk tijdsbestek functionele luchtruimblokken oprichten. Daartoe en om de interface tussen de functionele luchtruimblokken in het gemeenschappelijke Europese luchtruim te optimaliseren, dienen de betrokken lidstaten met elkaar en, indien van toepassing, met derde landen samen te werken.
- (19) Wanneer lidstaten een functioneel luchtruimblok oprichten, kunnen andere lidstaten, de Commissie en andere betrokken partijen opmerkingen indienen met het oog op het bevorderen van de uitwisseling van gedachten. Deze opmerkingen hebben voor de betrokken lidsta(a)t(en) slechts een adviserend karakter.

(1) Besluit 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van Comités voor de sectorale dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau (PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27).

- (20) In het geval van problemen in het onderhandelingsproces met betrekking tot de oprichting van functionele luchtruimblokken kan de Commissie een coördinator voor het systeem van functionele luchtruimblokken aanwijzen („de coördinator”). De taken van de coördinator moeten zijn gericht op het bieden van ondersteuning om dergelijke problemen op te lossen, zonder in te grijpen in de soevereiniteit van de betrokken lidsta(a)t(en) en, indien van toepassing, van derde landen die aan hetzelfde functionele luchtruimblok deelnemen. De kosten die aan de activiteiten van de coördinator zijn verbonden, zouden niet ten laste mogen komen van de nationale begrotingen van de lidstaten.
- (21) De verslagen van de Eurocontrol Performance Review Commission en het eindverslag van de groep op hoog niveau (High Level Group) bevestigen dat het routenetwerk en de structuur van het luchtruim niet in afzondering kunnen worden ontwikkeld omdat elke lidstaat een integraal onderdeel is van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging (European Air Traffic Management Network, EATMN), zowel binnen als buiten de Gemeenschap. Daarom moet voor het algemene luchtverkeer een geleidelijk steeds beter geïntegreerd luchtruim tot stand worden gebracht.
- (22) Met het oog op de oprichting van functionele luchtruimblokken en de vaststelling van de prestatieregeling dient de Commissie de voorwaarden te formuleren en in acht te nemen voor de vorming van een gemeenschappelijk Europees vluchtinformatiegebied (Single European Flight Information Region, SEFIR), door te lidstaten aan te vragen bij de ICAO overeenkomstig zowel de procedures van die organisatie, alsook de rechten en plichten van de lidstaten onder het te Chicago op 7 december 1944 ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het „Verdrag van Chicago”). Door het luchtruim onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten te omvatten, zou het SEFIR een gemeenschappelijke planning en geïntegreerde activiteiten moeten vergemakkelijken, om regionale knelpunten weg te werken. Een dergelijk SEFIR dient voldoende flexibel te zijn om te kunnen inspelen op specifieke behoeften, zoals vervoersintensiteit en de vereiste complexiteit.
- (23) Luchtruimgebruikers krijgen binnen het communautaire luchtruim te maken met verschillende voorwaarden voor toegang en vrij verkeer. Dit is te wijten aan het ontbreken van geharmoniseerde communautaire regels en met name aan het ontbreken van een geharmoniseerde classificatie van het luchtruim. De Commissie moet deze regels dan ook harmoniseren op basis van de ICAO-normen.
- (24) Het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging moet worden ontworpen en ten uitvoer gelegd teneinde de veiligheid, milieuduurzaamheid, capaciteitsverbetering en verbeterde kostenefficiëntie van het volledige luchtvervoersnetwerk te bereiken. Zoals benadrukt in het verslag van de Eurocontrol Performance Review Commission inzake de beoordeling van initiatieven op het gebied van functionele luchtruimblokken en de mate waarin deze bijdragen tot een verbetering van de prestaties, van 31 oktober 2008, kan dit het best worden gegarandeerd via een gecoördineerd beheer van het luchtvervoersnetwerk op communautair niveau.
- (25) Overeenkomstig de verklaring van de lidstaten over militaire kwesties in verband met het gemeenschappelijke Europese luchtruim bij Verordening (EG) nr. 549/2004, dienen civiel-militaire samenwerking en coördinatie een fundamentele rol te spelen bij de implementatie van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, teneinde tot een verbeterd flexibel gebruik van het luchtruim te komen voor de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, met voldoende oog voor de doeltreffendheid van militaire missies.
- (26) Het is noodzakelijk om tot een gemeenschappelijke, geharmoniseerde luchtruimstructuur te komen voor wat de routes betreft, om de huidige en toekomstige organisatie van het luchtruim op gemeenschappelijke beginselen te baseren, om de toenemende tenuitvoerlegging van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging te garanderen, om optimaal gebruik te maken van schaarse middelen teneinde onnodige uitrustingskosten te vermijden en om het luchtruim te ontwerpen en te beheren volgens geharmoniseerde regels. De Commissie is voor dit doel verantwoordelijk voor het vaststellen van de nodige juridisch bindende regels en uitvoeringsbepalingen.
- (27) De lijst van taken voor netwerkbeheer en -ontwerp dient te worden gewijzigd om, indien nodig, toekomstige, in het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging te definiëren taken op te nemen. Hierbij dient de Commissie optimaal gebruik te maken van kennis bij Eurocontrol.
- (28) De groep op hoog niveau heeft aanbevolen nieuwe of verbeterde functies op bestaande grondslagen te vestigen, de rol van Eurocontrol te versterken, de Gemeenschap als enige regelgever naar voren te schuiven en het beginsel van scheiding van regelgeving en dienstverlening te eerbiedigen. Overeenkomstig deze aanbevelingen moet de Commissie de uitvoering van de taken die verband houden met verschillende functies, die geen betrekking hebben op de vaststelling van bindende maatregelen van algemene aard, noch op het nemen van politieke beslissingen, toevertrouwen aan een hervormd Eurocontrol, waarvoor nieuwe bestuursarrangementen van kracht zijn. Eurocontrol moet deze taken op onpartijdige en kostenefficiënte wijze uitvoeren, en de luchtruimgebruikers en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten daarbij volledig betrekken.
- (29) Er moeten passende maatregelen worden genomen om de doeltreffendheid van de regeling van de luchtverkeersstroom te verbeteren, teneinde bestaande operationele eenheden, zoals de Eurocontrol Central Flow Management Unit, te ondersteunen teneinde de efficiëntie van de vluchtactiviteiten te garanderen. Bovendien heeft de Commissie in haar mededeling over een actieplan inzake de capaciteit, efficiëntie en veiligheid van de Europese luchthavens benadrukt dat de operationele samenhang tussen vluchtplannen en luchthavenslots moet worden gegarandeerd. Daarnaast zou het Waarnemingscentrum voor luchthavencapaciteit van de Gemeenschap de lidstaten kunnen helpen met objectieve informatie, teneinde de luchthavencapaciteit af te stemmen op de ATM-capaciteit, onverminderd hun bevoegdheden op dit gebied.

- (30) Het aanbieden van moderne, volledige, kwalitatieve en tijdige aeronautische informatie heeft een grote impact op de veiligheid en het vergemakkelijken van toegang tot het communautaire luchtruim en voor vrij verkeer binnen dat luchtruim. Vertrekkende van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging moet de Gemeenschap het initiatief nemen om deze sector, in samenwerking met Eurocontrol, te moderniseren en te garanderen dat de gebruikers deze gegevens kunnen raadplegen via één openbaar toegangspunt, met een moderne, gebruikersvriendelijke en gevalideerde geïntegreerde briefing.
- (31) Voor het elektronische portaal voor meteorologische informatie dient de Commissie rekening te houden met diverse informatiebronnen, waaronder, indien van toepassing, aangewezen dienstverleners.
- (32) Om onnodige administratieve lasten en overlappingsen tussen verificatieprocedures te vermijden, moeten certificaten die overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart⁽¹⁾ zijn afgegeven, worden geaccepteerd met het oog op de toepassing van deze verordening, voor zover ze van toepassing zijn op onderdelen of systemen.
- (33) Een certificaat dat overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 is afgegeven en dat als alternatief bewijs van inachtneming van de essentiële eisen van Verordening (EG) nr. 552/2004 wordt gebruikt, dient vergezeld te gaan van een technisch dossier zoals door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Agency — EASA) voor certificeringsdoeleinden wordt vereist.
- (34) Bepaalde vereisten van Verordening (EG) nr. 552/2004 dienen niet van toepassing te zijn op systemen die vóór 20 oktober 2005 in gebruik zijn. Nationale toezichthoudende instanties en verleners van luchtvaartnavigatiediensten dienen de vrijheid te hebben om op nationaal niveau afspraken te maken over de procedures die moeten worden gevolgd en de documenten die moeten worden overlegd om aan te tonen dat systemen inzake luchtverkeersbeveiliging die vóór 20 oktober 2005 in werking waren, voldoen aan de essentiële eisen van Verordening (EG) nr. 552/2004. Toepassingsregels en communautaire specificaties die na de inwerkingtreding van deze verordening worden goedgekeurd, dienen rekening te houden met deze afspraak, en dit dient niet te resulteren in een retroactief vereiste betreffende bewijsstukken.
- (35) De groep op hoog niveau heeft in zijn eindverslag aan de Commissie aanbevolen dat in het SESAR-programma specifiek aandacht zou moeten worden besteed aan de definitie van interoperabele procedures, systemen en informatie-uitwisseling binnen Europa en met de rest van de wereld. Dit heeft eveneens betrekking op de ontwikkeling van relevante normen en de identificatie van nieuwe uitvoeringsbepalingen of communautaire specificaties in het kader van het gemeenschappelijke Europese luchtruim.
- (36) De Commissie dient, wanneer ze toepassingsmaatregelen, met inbegrip van normen van Eurocontrol, vaststelt, te waarborgen dat de maatregelen alle noodzakelijke verbeteringen aan de oorspronkelijke normen omvatten en de noodzaak in acht nemen regelgevingsoverlappingsen te vermijden.
- (37) Bij de gelijktijdige inspanningen gericht op het aanscherpen van de normen inzake luchtvervoersveiligheid en op het verbeteren van de totale prestatie van luchtverkeersbeveiliging en luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtvervoer in Europa, dient rekening te worden gehouden met de menselijke factor. Vandaar dat de lidstaten de invoering van zogenaamde „just culture”-beginselen dienen te overwegen.
- (38) In verband met de voorgestelde uitbreiding van de bevoegdheden van het EASA door de opname daarin van de veiligheid van het luchtverkeersbeheer, dient voor consistentie te worden gezorgd tussen de Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004, (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008.
- (39) De voor de tenuitvoerlegging van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁽²⁾. Deze maatregelen dienen binnen een redelijke termijn te worden aangenomen, teneinde te kunnen voldoen aan de in deze verordening en de Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004, (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 opgenomen termijnen.
- (40) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om maatregelen te actualiseren naar aanleiding van technische of operationele ontwikkelingen en om de basiscriteria en procedures voor de uitoefening van bepaalde managementfuncties binnen het netwerk vast te stellen. Daar het gaat om maatregelen van algemene strekking tot wijziging van niet-essentiële elementen van de Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 door hen aan te vullen met niet-essentiële elementen, dienen zij te worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing bepaald in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (41) Wanneer om dwingende urgente redenen de normaal voor de regelgevingsprocedure met toetsing toepasselijke termijnen niet kunnen worden nageleefd, moet de Commissie de in artikel 5 bis, lid 6, van Besluit 1999/468/EG vastgestelde urgentieprocedure kunnen toepassen.
- (42) De ministeriële verklaring over de luchthaven van Gibraltar, die in Cordoba op 18 september 2006 (de „ministeriële verklaring”) tijdens de eerste ministersbijeenkomst van het Forum voor dialoog over Gibraltar werd overeengekomen, vervangt de gemeenschappelijke verklaring over het vliegveld die in Londen op 2 december 1987 werd opgesteld, en volledige naleving van die verklaring wordt geacht volledige naleving van de verklaring van 1987 te zijn.

(1) PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

(2) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- (43) Deze verordening is in de context van en krachtens de ministeriële verklaring in al zijn onderdelen van toepassing op de luchthaven van Gibraltar. Onverminderd deze ministeriële verklaring zijn de toepassing op de luchthaven van Gibraltar en alle maatregelen in verband met de implementatie van die verklaring volledig in overeenstemming met de verklaring en alle bepalingen daarvan.
- (44) De Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 moeten dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 549/2004 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 1 wordt vervangen door:

„Artikel 1

Doel en werkingsfeer

1. Het initiatief inzake de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim heeft tot doel de huidige veiligheidsnormen voor luchtvervoer aan te scherpen, bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoersysteem en de algemene prestaties van het systeem voor luchtverkeersbeveiligings- en luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer in Europa te verbeteren, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van alle luchtruimgebruikers. Dit gemeenschappelijke Europees luchtruim omvat een samenhangend pan-Europees netwerk van routes, netwerkbeheer en luchtverkeerbeveiligingssystemen dat alleen gebaseerd is op overwegingen van veiligheid, efficiëntie en van technische aard, ten behoeve van alle luchtruimgebruikers. Om deze doelstelling te verwezenlijken, stelt deze verordening een geharmoniseerd regelgevingskader vast voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

2. De toepassing van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen laat onverlet de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim, alsmede de behoeften van de lidstaten inzake openbare orde, openbare veiligheid en defensieaangelegenheden, zoals vermeld in artikel 13. Deze verordening en de in artikel 3 genoemde maatregelen hebben geen betrekking op militaire operaties en trainingen.

3. De toepassing van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen laat onverlet de rechten en plichten van de lidstaten voortvloeiend uit het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944 (het „Verdrag van Chicago”). In deze context is een aanvullende doelstelling van deze verordening, op de gebieden waarop deze verordening van toepassing is, de lidstaten te helpen bij het nakomen van hun verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago, door een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een uniforme uitvoering van de bepalingen daarvan, en door ervoor te zorgen dat die bepalingen in deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften naar behoren in aanmerking worden genomen.

4. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat het juridische standpunt van respectievelijk het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende het geschil inzake soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is, onverlet.”.

- 2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

- a) punt 8 wordt vervangen door:

„8. „luchtruimgebruikers”: exploitanten van luchtvaartuigen die als algemeen luchtverkeer opereren;”;

- b) punt 10 wordt vervangen door:

„10. „luchtverkeersbeveiliging”: de verzameling van functies in de lucht en op de grond (luchtverkeersdiensten, luchtruimbeheer en de regeling van de luchtverkeersstroom) die nodig zijn om de veiligheid en de doeltreffendheid van de vliegtuigbewegingen in alle fasen te waarborgen;”;

- c) het volgende punt wordt ingevoegd:

„13 bis. „masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging”: het plan dat wordt goedgekeurd bij Besluit 2009/320/EG van de Raad (*), overeenkomstig artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR (**));

(*) PB L 95 van 9.4.2009, blz. 41.

(**) PB L 64 van 2.3.2007, blz. 1.”;

- d) punt 15 wordt vervangen door:

„15. „certificaat”: door een nationale toezichthoudende instantieovereenkomstig het nationale recht afgegeven document, ongeacht de vorm, waarmee wordt bevestigd dat een verlener van luchtvaartnavigatiediensten voldoet aan de eisen voor het verlenen van een specifieke dienst;”;

- e) punt 21 wordt geschrapt;

- f) punt 22 wordt vervangen door:

„22. „flexibel gebruik van het luchtruim”: een concept van luchtruimbeheer dat in het gebied van de European Civil Aviation Conference wordt toegepast op basis van het door Eurocontrol uitgegeven „Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace” (Handboek voor de toepassing van het concept „flexibel gebruik van het luchtruim” in het luchtruimbeheer);”;

g) de volgende punten worden ingevoegd:

„23 bis. „vluchtinformatiedienst”: een dienst die adviezen en informatie verstrekt die nuttig zijn voor de veilige en doeltreffende uitvoering van vluchten;

23 ter. „waarschuwingsdienst”: een dienst die bij de verantwoordelijke organisaties melding maakt van vliegtuigen in nood die bijstand behoeven en dergelijke organisaties op verzoek assisteert;”;

h) punt 25 wordt vervangen door:

„25. „functioneel luchtruimblok”: een, ongeacht de staatsgrenzen, op operationele behoeften gebaseerd luchtruimblok waarbinnen de luchtvaartnavigatiediensten en aanverwante functies op prestatiegericht en optimale wijze worden verleend met het oogmerk in ieder functioneel luchtruimblok versterkte samenwerking tussen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten of naargelang, een geïntegreerde dienstverlener, in te voeren;”;

i) punt 37 wordt geschrapt;

j) het volgende punt wordt ingevoegd:

„41. „grensoverschrijdende diensten”: iedere situatie waarin luchtvaartnavigatiediensten worden verleend in een lidstaat door een dienstverlener die in een andere lidstaat is gecertificeerd.”.

3) Artikel 4 wordt vervangen door:

„Artikel 4

Nationale toezichthoudende instanties

1. De lidstaten gaan, gezamenlijk of afzonderlijk, over tot aanwijzing of instelling van één of meer organen als nationale toezichthoudende instantie, belast met de taken welke krachtens deze verordening en de in artikel 3 bedoelde maatregelen aan een dergelijke instantie toekomen.

2. De nationale toezichthoudende instanties moeten onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Deze onafhankelijkheid wordt bereikt door middel van een adequate scheiding, ten minste op functioneel niveau, tussen de nationale toezichthoudende instantie en dergelijke dienstverleners.

3. Nationale toezichthoudende instanties voeren hun bevoegdheden op onpartijdige, onafhankelijke en transparante wijze uit. Dit wordt bereikt door adequate beheers- en controlemechanismen, ook binnen het bestuur van een lidstaat. Dit mag de nationale toezichthoudende instanties er echter niet van weerhouden hun taken uit te oefenen volgens de organisatievoorschriften van de nationale autoriteiten voor de burgerluchtvaart of andere publieke organen.

4. De lidstaten zien erop toe dat de nationale toezichthoudende instanties over de noodzakelijke middelen en capaciteiten beschikken om de hun overeenkomstig deze verordening toevertrouwde taken tijdig en doelmatig uit te voeren.

5. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de namen en adressen van de nationale toezichthoudende instanties en van eventuele wijzigingen daarvan, alsook van de maatregelen die zijn genomen om aan de leden 2, 3 en 4 te voldoen.”.

4) Artikel 5, lid 4, wordt vervangen door:

„4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

5. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1, 2, 4 en 6, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.”.

5) De artikelen 6 tot en met 11 worden vervangen door:

„Artikel 6

Raadgevend orgaan voor de luchtvaartsector

Onverminderd de rol van het Comité en van Eurocontrol, richt de Commissie een raadgevend orgaan voor de luchtvaartsector op waar verleners van luchtvaartnavigatiediensten, verenigingen van luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten, de industrie en belangenorganisaties van het beroepspersoneel deel van uitmaken. De taak van dit orgaan bestaat er uitsluitend in de Commissie te adviseren met betrekking tot de implementatie van het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

Artikel 7

Betrekkingen met derde landen in Europa

De Gemeenschap en haar lidstaten zetten zich in voor en ondersteunen de uitbreiding van het gemeenschappelijke Europese luchtruim tot landen die geen lid zijn van de Europese Unie. Daartoe streven zij ernaar om, hetzij in het kader van overeenkomsten met aangrenzende derde landen, hetzij in de context van overeenkomsten over functionele luchtruimblokken, de toepassing van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen tot die landen uit te breiden.

Artikel 8

Uitvoeringsbepalingen

1. Voor de opstelling van uitvoeringsbepalingen verstrekt de Commissie een mandaat aan Eurocontrol of, indien gepast, aan een ander orgaan, waarin de uit te voeren taken en het tijdschema daarvoor wordt vastgelegd, met inachtneming van de termijnen die in de onderhavige verordening zijn vastgelegd. De Commissie handelt volgens de raadgevingsprocedure van artikel 5, lid 2.

2. Bij het volgens lid 1 verstrekken van de mandaten streeft de Commissie ernaar optimaal gebruik te maken van de bestaande regelingen voor het betrekken en raadplegen van alle belanghebbende partijen, voor zover deze regelingen overeenstemmen met de gebruiken van de Commissie inzake transparantie en de raadplegingsprocedures en niet in strijd zijn met haar institutionele verplichtingen.

Artikel 9

Sancties

De sancties die de lidstaten vaststellen voor de overtredingen van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen met name door luchttruimgebruikers en dienstverleners zijn doeltreffend en proportioneel en hebben een ontmoedigende werking.

Artikel 10

Raadpleging van de belanghebbende partijen

1. De lidstaten, handelend in overeenstemming met hun nationale recht, zetten raadplegingsmechanismen op om belanghebbende partijen, waaronder belangenorganisaties van beroepspersoneel, op passende wijze te betrekken bij de realisering van het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

2. De Commissie zet op communautair niveau een raadplegingsmechanisme op. Het specifieke Comité voor de sectorale dialoog, dat is opgericht bij Besluit 98/500/EG, wordt bij de raadpleging betrokken.

3. Raadpleging van de belanghebbende partijen heeft in het bijzonder betrekking op de ontwikkeling en de invoering van nieuwe concepten en technologieën in het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging.

Tot de belanghebbende partijen kunnen behoren:

- verleners van luchtvaartnavigatiediensten,
- luchthavenexploitanten,
- relevante luchttruimgebruikers of relevante groepen luchttruimgebruikers,
- militaire autoriteiten,
- de industrie, en
- belangenorganisaties van beroepspersoneel.

Artikel 11

Prestatieregeling

1. Om de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties in het gemeenschappelijke Europese luchtruim te verbeteren, wordt een prestatieregeling vastgesteld voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties. Die zal bestaan uit:

- a) prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap voor de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie;

- b) nationale plannen of plannen voor functionele luchtruimblokken, inclusief prestatiedoelen, die consistentie met prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap waarborgen, alsmede

- c) periodieke beoordeling, monitoring en benchmarking van de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties.

2. Overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure kan de Commissie Eurocontrol of een ander onpartijdig en bevoegd orgaan aanwijzen als „prestatiebeoordelingsorgaan”. De rol van dit orgaan is de Commissie, in coördinatie met de nationale toezichhoudende instanties, bij te staan en de nationale toezichhoudende instanties op verzoek bij te staan bij de tenuitvoerlegging van de in lid 1 vermelde prestatieregeling. De Commissie ziet erop toe dat het prestatiebeoordelingsorgaan de taken die het van de Commissie heeft gekregen, onafhankelijk uitvoert.

3. a) De prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap voor het netwerk voor luchtverkeersbeveiliging worden door de Commissie goedgekeurd overeenkomstig de regelgevingsprocedure bedoeld in artikel 5, lid 3, waarbij rekening wordt gehouden met relevante inbreng van de nationale toezichhoudende instanties op nationaal niveau of op het niveau van de functionele luchtruimblokken.

- b) De in lid 1, onder b), bedoelde nationale plannen of plannen voor functionele luchtruimblokken worden opgesteld door de nationale toezichhoudende instanties en door de lidsta(a)t(en) goedgekeurd. Deze plannen omvatten bindende nationale doelen of doelen op het niveau van de functionele luchtruimblokken en een adequate, door de lidsta(a)t(en) vastgestelde stimuleringsregeling. Bij het opstellen van de plannen vindt overleg plaats met de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, vertegenwoordigers van luchttruimgebruikers en eventueel luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren.

- c) De consistentie van de nationale doelen of doelen van de functionele luchtruimblokken met de prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap zal worden beoordeeld door de Commissie, die daarbij gebruikmaakt van de beoordelingscriteria in lid 6, onder d).

Indien de Commissie vaststelt dat één of meer nationale doelen of doelen van de functionele luchtruimblokken niet voldoen aan de beoordelingscriteria, kan zij, overeenkomstig de in artikel 5, lid 2, bedoelde raadgevingsprocedure, besluiten een aanbeveling te doen dat de betrokken nationale toezichhoudende instanties nieuwe prestatiedoelen moeten voorstellen. De betrokken lidsta(a)t(en) stellen nieuwe prestatiedoelen en passende maatregelen vast en stellen de Commissie daarvan te zijner tijd in kennis.

Indien de Commissie van mening is dat de nieuwe prestatiedoelen en de betreffende maatregelen niet adequaat zijn, kan zij, overeenkomstig de regelgevingsprocedure in artikel 5, lid 3, besluiten dat de betrokken lidstaat corrigerende maatregelen moet nemen.

De Commissie mag, indien zij beschikt over overtuigend bewijs, ook besluiten de prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap te herzien, overeenkomstig de regelgevingsprocedure in artikel 5, lid 3.

- d) De referentieperiode voor de prestatieregeling is minimaal drie en maximaal vijf jaar. In deze periode zullen de lidstaten en/of de nationale toezichthoudende instanties, indien de nationale doelen of doelen van de functionele luchtruimblokken niet worden gehaald, de door hen vastgestelde passende maatregelen toepassen. De eerste referentieperiode heeft betrekking op de eerste drie jaar na de goedkeuring van de uitvoeringsvoorschriften als bedoeld in lid 6.
- e) De Commissie voert regelmatig beoordelingen uit over het behalen van de prestatiedoelen en presenteert de uitkomsten aan het Single Sky-comité.

4. De onderstaande procedures zijn van toepassing op de in lid 1 bedoelde prestatieregeling:

- a) het verzamelen, valideren, onderzoeken, evalueren en verspreiden van relevante gegevens over de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties van alle relevante partijen, waaronder verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten, nationale toezichthoudende instanties, lidstaten en Eurocontrol;
- b) het selecteren van passende prestatiekerngebieden op basis van ICAO-document nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept”, en conform de in het prestatiekader van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging aangemerkte gebieden, inclusief veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie, indien nodig aangepast om rekening te houden met de specifieke behoeften van het gemeenschappelijke Europese luchtruim en met relevante doelstellingen voor genoemde terreinen, en het definiëren van een beperkt pakket van prestatiekernindicatoren voor prestatiemeting;
- c) het opstellen van prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap die worden vastgesteld met inachtneming van inputs geïdentificeerd op nationaal niveau of op dat van functionele luchtruimblokken;
- d) het beoordelen van de nationale prestatiedoelen of prestatiedoelen van het functionele luchtruimblok op basis van het nationale plan of het plan voor het functionele luchtruimblok, en

- e) het monitoren van de nationale prestatieplannen of prestatieplannen voor functionele luchtruimblokken, met inbegrip van passende waarschuwingsmechanismen.

De Commissie kan procedures toevoegen aan de in dit lid bedoelde lijst van procedures. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

5. Bij het opstellen van de prestatieregeling wordt er rekening mee gehouden dat en-routediensten, terminaldiensten en netwerkfuncties verschillend zijn en als zodanig moeten worden behandeld, zo nodig ook bij prestatiemetingen.

6. Voor het gedetailleerd functioneren van de prestatieregeling stelt de Commissie, uiterlijk op 4 december 2011 en binnen een passend tijdsbestek om te voldoen aan de termijnen die in deze verordening zijn vastgelegd, uitvoeringsvoorschriften vast overeenkomstig de regelgevingsprocedure in artikel 5, lid 3. Deze uitvoeringsvoorschriften hebben betrekking op:

- a) de inhoud en het tijdsbestek van de in lid 4 bedoelde procedures;
- b) de referentieperiode en de tussenpozen om te beoordelen of de prestatiedoelen bereikt zijn en de vaststelling van nieuwe doelen;
- c) de criteria voor de opstelling door de nationale toezichthoudende instanties van de nationale prestatieplannen of prestatieplannen voor functionele luchtruimblokken met de nationale prestatiedoelen of de prestatiedoelen van het functionele luchtruimblok en de stimuleringsregeling. De prestatieplannen:
- i) zijn gebaseerd op de bedrijfsplannen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten;
 - ii) houden rekening met alle kostenelementen van de nationale kostenbasis of de kostenbasis van het functionele luchtruimblok;
 - iii) omvatten bindende prestatiedoelstellingen die conform de prestatiedoelstellingen voor de gehele Gemeenschap zijn;
- d) de criteria om te beoordelen of de nationale doelen of de doelen van het functionele luchtruimblok tijdens de referentieperiode in overeenstemming zijn met de prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap en om waarschuwingssystemen te ondersteunen;
- e) de algemene beginselen voor het opstellen door de lidstaten van de stimuleringsregeling;
- f) de beginselen voor de toepassing van een overgangsmechanisme dat nodig is voor de aanpassing aan het functioneren van de prestatieregeling gedurende uiterlijk twaalf maanden na de goedkeuring van de uitvoeringsvoorschriften.”.

6) Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

„2. De Commissie evalueert geregeld de toepassing van deze verordening en de in artikel 3 bedoelde maatregelen en brengt voor het eerst verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad, uiterlijk op 4 juni 2011 en vervolgens aan het einde van iedere referentieperiode als bedoeld in artikel 11, lid 3, onder d). Indien dit gerechtvaardigd is, kan de Commissie de lidstaten om aanvullende informatie verzoeken naast de informatie uit de overeenkomstig lid 1 van dit artikel door de lidstaten ingediende verslagen.”;

b) lid 4 wordt vervangen door:

„4. De verslagen bevatten een beoordeling van de resultaten die zijn bereikt met de ingevolge deze verordening ondernomen acties, met inbegrip van adequate informatie over ontwikkelingen in de sector, met name betreffende economische, sociale, milieu-, werkgelegenheids- en technologische aspecten, alsmede over de kwaliteit van de dienstverlening, een en ander in het licht van de oorspronkelijke doelstellingen en met het oog op toekomstige behoeften.”.

7) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 13 bis

Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

Bij de tenuitvoerlegging van deze verordening, de Verordeningen (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004, (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (*) zorgen de lidstaten en de Commissie, overeenkomstig hun respectieve rol als bepaald bij deze verordening, voor passende coördinatie met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, teneinde te garanderen dat alle veiligheidsaspecten naar behoren worden geregeld.

(*) PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.”.

Artikel 2

Verordening (EG) nr. 550/2004 wordt als volgt gewijzigd:

1) De artikelen 2 tot en met 4 worden vervangen door:

„Artikel 2

Taken van de nationale toezichthoudende instanties

1. De in artikel 4 van de kaderverordening genoemde nationale toezichthoudende instanties zorgen voor passend toezicht op de toepassing van deze verordening, met name met betrekking tot de veilige en efficiënte dienstuitvoering door verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten

verlenen met betrekking tot het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid valt van de lidstaat die de betrokken instantie heeft aangewezen of ingesteld.

2. Daartoe organiseert elke nationale toezichthoudende instantie passende inspecties en onderzoeken om na te gaan of aan de eisen van deze verordening, met inbegrip van eisen op het gebied van personeel voor de levering van luchtvaartnavigatiediensten, is voldaan. De betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten verleent hieraan zijn medewerking.

3. Voor functionele luchtruimblokken die zich uitstrekken over het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van meer dan één lidstaat valt, sluiten de betrokken lidstaten een overeenkomst inzake het bij dit artikel voorgeschreven toezicht op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen met betrekking tot die functionele luchtruimblokken.

4. Nationale toezichthoudende instanties werken onderling nauw samen om een adequaat toezicht te waarborgen op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die in het bezit zijn van een geldig certificaat van een lidstaat en die ook diensten verlenen met betrekking tot het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van een andere lidstaat valt. Deze samenwerking omvat ook regelingen voor de behandeling van gevallen waarin niet voldaan wordt aan de geldende gemeenschappelijke eisen van artikel 6 of aan de voorwaarden van bijlage II.

5. In het geval van de grensoverschrijdende levering van luchtvaartnavigatiediensten omvatten dergelijke regelingen een overeenkomst over de wederzijdse erkenning van de toezichtstaken zoals bedoeld in de leden 1 en 2, en van de resultaten van deze taken. Deze wederzijdse erkenning geldt ook wanneer regelingen voor erkenning tussen nationale toezichthoudende instanties zijn gemaakt voor het certificeringsproces van dienstverleners.

6. Nationale toezichthoudende instanties kunnen, indien dit op grond van het nationale recht is toegestaan, met het oog op regionale samenwerking ook regelingen overeenkomen betreffende de verdeling van de verantwoordelijkheden voor toezichtstaken.

Artikel 3

Gekwalificeerde entiteiten

1. Nationale toezichthoudende instanties kunnen besluiten de in artikel 2, lid 2, bedoelde inspecties en onderzoeken volledig of ten dele te delegeren aan gekwalificeerde entiteiten die aan de in bijlage I genoemde eisen voldoen.

2. Een dergelijke door een nationale toezichthoudende instantie verleende delegatie is binnen de Gemeenschap geldig gedurende een periode van drie jaar die kan worden hernieuwd. Nationale toezichthoudende instanties kunnen elke gekwalificeerde entiteit die in de Gemeenschap is gevestigd met de uitvoering van deze inspecties en onderzoeken belasten.

Artikel 4

Veiligheidseisen

De Commissie stelt, overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening vermelde regelgevingsprocedure, uitvoeringsbepalingen vast die de relevante bepalingen van de Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (ESARRs) en latere wijzigingen op deze ESARRs in het kader van deze verordening omvatten, waar nodig met passende aanpassingen.”.

2) Artikel 5 wordt geschrapt.

3) In artikel 7 worden de leden 6 en 7 vervangen door:

„6. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 8 en 9, krijgen verleners van luchtvaartnavigatiediensten, wanneer hen een certificaat wordt afgegeven, de mogelijkheid om hun diensten aan te bieden aan lidstaten, andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en luchthavens in de Gemeenschap.

7. Nationale toezichthoudende instanties zien toe op de naleving van de gemeenschappelijke eisen en van de aan de certificaten verbonden voorwaarden. Details aangaande dit toezicht worden opgenomen in de jaarlijkse verslagen die door de lidstaten worden ingediend overeenkomstig artikel 12, lid 1, van de kaderverordening. Als een nationale toezichthoudende instantie vaststelt dat de houder van een certificaat niet langer aan deze eisen of voorwaarden voldoet, treft hij passende maatregelen, waarbij tegelijkertijd de continuïteit van de diensten wordt gewaarborgd op voorwaarde dat de veiligheid niet in gevaar komt. Deze maatregelen kunnen de intrekking van het certificaat omvatten.”.

4) Artikel 8 wordt vervangen door:

„Artikel 8

Aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten

1. De lidstaten zorgen ervoor dat in het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt binnen bepaalde luchtruimblokken op exclusieve basis luchtverkeersdiensten worden verleend. Daartoe wijzen de lidstaten een verlener van luchtverkeersdiensten aan die in het bezit is van een binnen de Gemeenschap geldig certificaat.

2. Bij het verlenen van grensoverschrijdende diensten zorgen de lidstaten ervoor dat naleving van dit artikel en artikel 10, lid 3, niet wordt belemmerd door hun nationale rechtsstelsel dat voorschrijft dat een verlener van luchtverkeersdiensten die diensten aanbiedt in het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van die lidstaat valt:

- a) rechtstreeks of via meerderheidsaandeelhouderschap eigendom moet zijn van die lidstaat of onderdanen daarvan;
- b) zijn hoofdvestiging of geregistreerd kantoor op het grondgebied van die lidstaat moet hebben, of

c) alleen faciliteiten in die lidstaat mag gebruiken.

3. Lidstaten definiëren de rechten en plichten waaraan de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten moeten voldoen. Deze plichten kunnen voorwaarden bevatten voor het tijdig verstrekken van relevante informatie, waarmee alle bewegingen van luchtvaartuigen in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim kunnen worden geïdentificeerd.

4. Lidstaten hebben de bevoegdheid om zelf een verlener van luchtverkeersdiensten te kiezen, mits deze voldoet aan de eisen en voorwaarden van de artikelen 6 en 7.

5. Voor functionele luchtruimblokken die overeenkomstig artikel 9 bis zijn vastgesteld en die zich uitstrekken over het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van meer dan één lidstaat valt, wijzen de betrokken lidstaten, overeenkomstig lid 1 van dit artikel, gezamenlijk en minstens één maand voor implementatie van het luchtruimblok één of meer verleners van luchtverkeersdiensten aan.

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

5) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 9 bis

Functionele luchtruimblokken

1. De lidstaten nemen uiterlijk op 4 december 2012 alle nodige maatregelen om te garanderen dat de functionele luchtruimblokken worden geïmplementeerd teneinde de vereiste capaciteit en efficiëntie van het netwerk voor luchtverkeersbeveiliging in het gemeenschappelijke Europese luchtruim te bereiken, een hoog niveau van veiligheid in stand te houden, bij te dragen tot de algehele prestaties van het luchtvervoerssysteem en het effect op het milieu te beperken. De lidstaten, en in het bijzonder die lidstaten die aangrenzende functionele luchtruimblokken creëren, werken zoveel mogelijk samen om de naleving van deze bepaling te garanderen. Indien van toepassing omvat deze samenwerking ook derde landen die aan functionele luchtruimblokken deelnemen.

2. Functionele luchtruimblokken moeten met name:

- a) worden onderbouwd door een veiligheidsstudie;
- b) optimaal gebruik van het luchtruim mogelijk maken, rekening houdende met luchtverkeersstromen;
- c) zorgen voor consistentie met het Europese routenetwerk dat overeenkomstig artikel 6 van de luchtruimverordening wordt opgericht;

- d) hun rechtvaardiging vinden in een algehele toegevoegde waarde, met inbegrip van een optimaal gebruik van technische en personele middelen, op basis van kosten-batenanalyses;
- e) een vlotte en flexibele overdracht garanderen van verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding tussen luchtverkeersleidingscentra;
- f) de verenigbaarheid tussen de verschillende luchtruimconfiguraties garanderen door onder andere de bestaande vluchtinformatiegebieden te optimaliseren;
- g) voldoen aan voorwaarden die voortvloeien uit regionale overeenkomsten die binnen de ICAO zijn gesloten;
- h) regionale overeenkomsten eerbiedigen die op de datum van inwerkingtreding van deze verordening van kracht zijn, in het bijzonder de overeenkomsten waarbij derde landen in Europa zijn betrokken, en
- i) bijdragen aan consistentie met voor de hele Gemeenschap geldende prestatiedoelstellingen.

3. Een functioneel luchtruimblok wordt uitsluitend ingesteld bij onderlinge overeenstemming tussen alle lidstaten en in voorkomend geval derde landen die verantwoordelijk zijn voor een deel van het luchtruim in het functioneel luchtruimblok. Alvorens de Commissie kennis te geven over de instelling van een functioneel luchtruimblok, verstrek(t)(ken) de betrokken lidsta(a)t(en) de Commissie, de andere lidstaten en de andere belanghebbende partijen passende informatie en worden deze in staat gesteld eventuele opmerkingen te maken.

4. Indien een functioneel luchtruimblok betrekking heeft op luchtruim dat volledig of gedeeltelijk onder de verantwoordelijkheid van twee of meer lidstaten valt, bevat de overeenkomst waarbij het functioneel luchtruimblok wordt ingesteld de noodzakelijke bepalingen over de wijze waarop het functioneel luchtruimblok kan worden gewijzigd en de wijze waarop een lidstaat zich uit het functioneel luchtruimblok kan terugtrekken, met inbegrip van overgangsregelingen.

5. Bij geschillen tussen twee of meer lidstaten ten aanzien van een grensoverschrijdend functioneel luchtruimblok dat betrekking heeft op luchtruim onder hun verantwoordelijkheid, kunnen de betrokken lidstaten de zaak gezamenlijk voor advies aan het Single Sky-comité voorleggen. Het advies wordt verstrekt aan de betrokken lidstaten. Onverminderd lid 3 houden de lidstaten met dit advies rekening om een oplossing te vinden.

6. Na door de lidstaten op de hoogte te zijn gebracht van de in de leden 3 en 4 bedoelde overeenkomsten en verklaringen, beoordeelt de Commissie of elk functioneel luchtruimblok voldoet aan de in lid 2 bedoelde eisen en presenteert ze de resultaten ter bespreking aan het Single Sky-comité. Indien de Commissie vaststelt dat één of meerdere functionele luchtruimblokken niet aan de eisen voldoe(t)(n), voert ze gesprekken met de betrokken lidsta(a)t(en) om tot afspraken te komen over de maatregelen die nodig zijn om de situatie te corrigeren.

7. Onverminderd het bepaalde in lid 6 worden de in de leden 3 en 4 bedoelde overeenkomsten en verklaringen aan de Commissie meegedeeld met het oog op bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. In die bekendmaking wordt de datum vermeld waarop het besluit in kwestie in werking treedt.

8. Uiterlijk op 4 december 2010 worden overeenkomstig de in artikel 5, lid 2, van de kaderverordening bedoelde raadgevingsprocedure richtsnoeren voor de instelling en wijziging van functionele luchtruimblokken ontwikkeld.

9. De Commissie stelt, uiterlijk op 4 december 2011 en overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure, uitvoeringbepalingen vast betreffende de door de betrokken lidsta(a)t(en) te verstrekken informatie, vóór de instelling en wijziging van een functioneel luchtruimblok overeenkomstig lid 3 van dit artikel.

Artikel 9 ter

Systemecoördinator van functionele luchtruimblokken

1. Teneinde de instelling van functionele luchtruimblokken te vergemakkelijken, kan de Commissie een natuurlijk persoon als coördinator van het systeem van functionele luchtruimblokken (de „coördinator”) aanwijzen. De Commissie handelt overeenkomstig de regelgevingsprocedure van artikel 5, lid 3, van de kaderverordening.

2. Onverminderd artikel 9 bis, lid 5, helpt de coördinator, op verzoek van alle betrokken lidstaten en, indien van toepassing, derde landen die in hetzelfde functionele luchtruimblok deelnemen, bij het vinden van oplossingen voor problemen in de onderhandelingen, teneinde de instelling van functionele luchtruimblokken te bespoedigen. De coördinator opereert op basis van een mandaat van alle betrokken lidstaten en, indien van toepassing, derde landen die in hetzelfde functionele luchtruimblok deelnemen.

3. De coördinator opereert onpartijdig, in het bijzonder ten aanzien van de lidstaten, derde landen, de Commissie en andere betrokken partijen.

4. De coördinator maakt informatie die hij bij de uitoefening van zijn functie verkrijgt niet openbaar, tenzij hem dat door de betrokken lidsta(a)t(en) en, indien van toepassing, de betrokken derde landen wordt toegestaan.

5. De coördinator brengt voor het eerst drie maanden na zijn aanwijzing, en daarna om de drie maanden, verslag uit aan de Commissie, het Single Sky-comité en het Europees Parlement. Het verslag omvat een beknopt overzicht van de onderhandelingen en de resultaten daarvan.

6. Het mandaat van de coördinator loopt af op het moment van ondertekening van de laatste overeenkomst voor functionele luchtruimblokken, maar ten laatste op 4 december 2012.”

- 6) Artikel 11 wordt vervangen door:

„Artikel 11

Betrekkingen met de militaire autoriteiten

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

- 7) Artikel 12, lid 3, wordt vervangen door:

„3. Wanneer verleners van luchtvaartnavigatiediensten een bundel diensten aanbieden, doen zij opgave van de kosten van en opbrengsten uit verleende luchtvaartnavigatiediensten, opgesplitst overeenkomstig het in artikel 14 vermelde heffingstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten en houden zij, voor zover toepasselijk, geconsolideerde rekeningen bij voor andere diensten die niet de luchtvaartnavigatie betreffen, op dezelfde wijze als verplicht zou zijn wanneer de betrokken diensten zouden worden uitgevoerd door aparte ondernemingen.”.

- 8) Artikel 14 wordt vervangen door:

„Artikel 14

Algemeen

Overeenkomstig de in de artikelen 15 en 16 vermelde eisen, draagt het heffingstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten bij tot meer transparantie bij het vaststellen, opleggen en innen van heffingen ten laste van luchtruimgebruikers, tot de verbetering van de kostenefficiëntie van het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en tot de verbetering van de efficiëntie van de vluchten, met inachtneming van een optimaal veiligheidsniveau. Dit heffingstelsel moet ook stroken met artikel 15 van het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart en met het heffingstelsel van Eurocontrol voor en-routeheffingen.”.

- 9) Artikel 15 wordt vervangen door:

„Artikel 15

Algemene beginselen

1. Het heffingstelsel is gebaseerd op de berekening van de kosten die de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ten behoeve van luchtruimgebruikers moeten maken. Het stelsel wijst deze kosten toe aan categorieën gebruikers.

2. De volgende beginselen worden toegepast bij het vaststellen van de kostenbasis voor de heffingen:

- a) de onder luchtruimgebruikers te verdelen kosten zijn de bepaalde kosten van de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van passende bedragen voor rente op kapitaalinvesteringen en afschrijving van activa, alsmede van de kosten van onderhoud, exploitatie, beheer en administratie. Bepaalde kosten zijn

de door de lidstaat op nationaal niveau of het niveau van de functionele luchtruimblokken bepaalde kosten, hetzij aan het begin van de referentieperiode voor elk kalenderjaar van de in artikel 11 van de kaderverordening bedoelde referentieperiode, hetzij gedurende de referentieperiode, na passende aanpassingen met toepassing van het in artikel 11 van de kaderverordening bedoelde waarschuwingsmechanisme;

- b) de kosten die in dit verband moeten worden meegenomen, zijn die welke geraamd zijn voor de faciliteiten en diensten die zijn voorzien en worden uitgevoerd in het kader van het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio. Hieronder kunnen ook de kosten vallen van de nationale toezichthoudende instanties en/of gekwalificeerde entiteiten, alsmede andere kosten die door de betrokken lidstaat en dienstverlener zijn gemaakt voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Het omvat echter niet de kosten van strafmaatregelen die door de lidstaten zijn opgelegd overeenkomstig artikel 9 van de kaderverordening, noch de kosten van corrigerende maatregelen die door de lidstaten zijn opgelegd overeenkomstig artikel 11 van de kaderverordening;
- c) ten aanzien van de functionele luchtruimblokken en in het kader van hun respectieve kaderovereenkomsten doen de lidstaten redelijke inspanningen om tot afspraken te komen over gemeenschappelijke beginselen voor het beleid inzake heffingen;
- d) de kosten van de verschillende luchtvaartnavigatiediensten moeten apart worden aangeduid, zoals bepaald in artikel 12, lid 3;
- e) kruissubsidies tussen en-routediensten en plaatselijke diensten zijn niet toegestaan. Kosten die betrekking hebben op zowel plaatselijke diensten als en-routediensten worden aan de hand van een transparante methode evenredig verdeeld over plaatselijke diensten en en-routediensten. Kruissubsidies worden tussen verschillende luchtvaartnavigatiediensten in een van deze twee categorieën alleen toegestaan wanneer deze door objectieve redenen gerechtvaardigd zijn en moeten duidelijk herkenbaar worden gemaakt.
- f) de transparantie van de kostenbasis voor de heffingen moet worden gegarandeerd. Uitvoeringsbepalingen worden vastgesteld voor de verstrekking door de dienstverleners van informatie, met behulp waarvan de prognoses, werkelijke kosten en inkomsten van een dienstverlener kunnen worden beoordeeld. Er moet regelmatig informatie worden uitgewisseld tussen de nationale toezichthoudende instanties, dienstverleners, luchtruimgebruikers, de Commissie en Eurocontrol.
3. De lidstaten moeten de volgende beginselen naleven bij het vaststellen van heffingen overeenkomstig lid 2:
- a) heffingen voor de beschikbaarheid van luchtvaartnavigatiediensten worden vastgesteld onder niet-discriminatoire voorwaarden. Bij het opleggen van heffingen aan de verschillende luchtruimgebruikers voor het gebruik van dezelfde dienst wordt geen onderscheid gemaakt op grond van nationaliteit of categorie luchtruimgebruiker;

- b) vrijstelling van bepaalde gebruikers, met name lichte luchtvaartuigen en staatsluchtvaartuigen, kan worden toegestaan, mits de kosten van een dergelijke vrijstelling niet op andere gebruikers worden afgewenteld;
- c) de heffingen worden per kalenderjaar vastgesteld op basis van de bepaalde kosten, of onder voorwaarden die door de lidstaten worden gehanteerd voor het bepalen van de maximumhoogte van het tarief per eenheid of van de inkomsten voor elk jaar over een periode van ten hoogste vijf jaar;
- d) luchtvaartnavigatiediensten mogen voldoende inkomsten genereren die voorzien in een redelijk rendement van het kapitaal, zodat kan worden bijgedragen aan noodzakelijke kapitaalverbeteringen;
- e) heffingen geven de kosten weer die zijn verbonden aan de luchtvaartnavigatiediensten en aan faciliteiten die aan de luchtruimgebruikers ter beschikking worden gesteld, rekening houdend met het draagkrachtprincipe van de verschillende betrokken typen luchtvaartuigen;
- f) heffingen moeten de veilige, doelmatige, doeltreffende, daadwerkelijke en duurzame verlening van luchtvaartnavigatiediensten bevorderen teneinde een hoog niveau van veiligheid en kosteneffectiviteit te realiseren en het halen van de prestatiedoelstellingen, en ze vormen een stimulans voor geïntegreerde dienstverlening, en leveren een bijdrage aan het reduceren van de milieugevolgen van de luchtvaart. Daartoe mogen de nationale toezichthoudende instanties, met betrekking tot de nationale prestatieplannen of prestatieplannen voor functionele luchtruimblokken, mechanismen opzetten, inclusief prikkels in de vorm van financiële voordelen en nadelen, om verleners van luchtvaartnavigatiediensten en/of luchtruimgebruikers aan te moedigen steun te verlenen aan verbeteringen in de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, zoals verhoogde capaciteit, beperkte vertragingen en duurzame ontwikkeling, onder gelijkzijdige handhaving van een optimaal veiligheidsniveau.

4. De Commissie stelt gedetailleerde uitvoeringsbepalingen vast voor dit artikel, overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure.”

10) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 15 bis

Gemeenschappelijke projecten

1. Gemeenschappelijke projecten kunnen bijdragen tot een succesvolle implementatie van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging. Dergelijke projecten dragen bij tot de doelstellingen van deze verordening, d.w.z. de verbetering van de prestatie van het Europese luchtvaartstelsel op kerngebieden als capaciteit en vlucht- en kostenefficiëntie, alsmede milieuduurzaamheid, binnen het kader van de veiligheidsdoelstellingen, die van de hoogste orde zijn.

2. De Commissie kan, overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure, richtsnoeren ontwikkelen betreffende de wijze waarop dergelijke projecten kunnen bijdragen tot de implementatie van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging.

Dergelijke richtsnoeren laten de mechanismen voor de operationalisering van dergelijke projecten met betrekking tot functionele luchtruimblokken zoals door de partners van die blokken overeengekomen, onverlet.

3. De Commissie kan, overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure, ook besluiten gemeenschappelijke projecten op te zetten voor netwerkgerelateerde functies die van bijzonder belang zijn voor de verbetering van de algehele prestatie van de luchtverkeersbeveiliging en de luchtverkeersnavigatiediensten in Europa. Dergelijke gemeenschappelijke projecten kunnen in aanmerking komen voor communautaire financiering binnen het meerjarig financieel kader. Hiertoe, en onverminderd de bevoegdheid van de lidstaten om te beslissen over het gebruik van hun eigen financiële middelen, voert de Commissie een onafhankelijke kosten-batenanalyse uit en voert ze overeenkomstig artikel 10 van de kaderverordening passend overleg met de lidstaten en relevante betrokken partijen, waarbij alle passende wijzen van financiering onder de loep worden genomen. De in aanmerking komende kosten van de operationalisering van gemeenschappelijke projecten worden overeenkomstig de beginselen van transparantie en non-discriminatie gedekt.”

11) De artikelen 16 tot en met 18 worden vervangen door:

„Artikel 16

Beoordeling van naleving

1. De Commissie, handelend in samenwerking met de lidstaten, draagt zorg voor een voortdurende beoordeling van de mate waarin aan de in de artikelen 14 en 15 genoemde beginselen en voorschriften wordt voldaan. De Commissie tracht de nodige mechanismen vast te stellen om gebruik te kunnen maken van de deskundigheid van Eurocontrol en deelt de resultaten van de beoordeling met de lidstaten, Eurocontrol en de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers.

2. De Commissie onderzoekt, op verzoek van één of meer lidstaten die van mening is/zijn dat de in de artikelen 14 en 15 vermelde beginselen en voorschriften niet naar behoren zijn toegepast of op eigen initiatief, elke bewering van niet-naleving of niet-toepassing van de betrokken beginselen en/of regels. Onverminderd artikel 18, lid 1, deelt de Commissie de resultaten van dat onderzoek met de lidstaten, Eurocontrol en de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers. Binnen twee maanden na ontvangst van een verzoek neemt de Commissie, na de betrokken lidstaat gehoord te hebben en na raadpleging van het Single Sky-comité overeenkomstig de in artikel 5, lid 2, van de kaderverordening bedoelde raadgevingsprocedure, een besluit over de wijze waarop de artikelen 14 en 15 van deze verordening zijn toegepast en beslist zij of de praktijk in kwestie mag worden voortgezet.

3. De Commissie richt haar besluit tot de betrokken lidstaten en stelt de dienstverlener daarvan in kennis, voor zover deze een wettelijk betrokken partij is. Elke lidstaat kan het besluit van de Commissie binnen één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan binnen één maand met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.

Artikel 17

Herziening van de bijlagen

De maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van de bijlagen te wijzigen teneinde rekening te houden met technische of operationele ontwikkelingen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 4, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Om dwingende urgente redenen kan de Commissie gebruikmaken van de urgentieprocedure bedoeld in artikel 5, lid 5, van de kaderverordening.

Artikel 18

Vertrouwelijkheid

1. Nationale toezichthoudende instanties, die handelen overeenkomstig hun nationale wetgeving, noch de Commissie maken vertrouwelijke informatie bekend, in het bijzonder informatie over verleners van luchtvaartnavigatiediensten, hun zakenrelaties of hun kostencomponenten.

2. Lid 1 laat het recht van openbaarmaking door nationale toezichthoudende instanties of de Commissie onverlet indien dit noodzakelijk is voor de uitvoering van hun taak, in welk geval de openbaarmaking evenredig moet zijn en rekening moet houden met de gewettigde belangen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavens of andere belanghebbenden inzake de bescherming van hun bedrijfsgeheimen.

3. Informatie en gegevens die in het kader van de in artikel 14 bedoelde heffingenregeling zijn verstrekt, worden openbaar gemaakt.”.

12) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 18 bis

Evaluatie

Uiterlijk op 4 december 2012 zal de Commissie het Europees Parlement en de Raad een studie voorleggen met een evaluatie van de wettelijke, veiligheids-, industriële, economische en sociale gevolgen van de toepassing van marktbeginsselen op het verlenen van diensten op het gebied van communicatie, navigatie, bewaking en aeronautische informatie, vergeleken met bestaande of alternatieve organisatorische beginsselen en met inachtneming van ontwikkelingen ten aanzien van de functionele luchtruimblokken en op het gebied van de beschikbare technologie.”.

13) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

„EISEN VOOR GEKWALIFICEERDE ENTITEITEN”;

b) de inleidende tekst van bijlage I wordt vervangen door:

„De gekwalificeerde entiteit.”.

Artikel 3

Verordening (EG) nr. 551/2004 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 2 wordt geschrapt.
- 2) Artikel 3 wordt vervangen door:

„Artikel 3

Europees vluchtinformatiegebied voor het hogere luchtruim (EUIR)

1. De Gemeenschap en de lidstaten streven naar de oprichting en erkenning door de ICAO van één EUIR. Daartoe legt de Commissie, voor de aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de Gemeenschap vallen, overeenkomstig artikel 300 van het Verdrag uiterlijk op 4 december 2011 een aanbeveling voor aan de Raad.

2. Het EUIR wordt op zodanige wijze ingericht dat het het luchtruim bestrijkt dat overeenkomstig artikel 1, lid 3, onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt en kan ook luchtruim omvatten van derde landen in Europa.

3. De instelling van het EUIR laat de verantwoordelijkheid van lidstaten onverlet om overeenkomstig artikel 8, lid 1, van de dienstverleningsverordening verleners van luchtverkeersdiensten aan te wijzen voor het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.

4. De lidstaten behouden hun verantwoordelijkheden tegenover de ICAO binnen de geografische grenzen van de vluchtinformatiegebieden voor het hogere luchtruim en vluchtinformatiegebieden die door de ICAO aan hen zijn toegevoegd op de datum van de inwerkingtreding van deze verordening.”.

3) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 3 bis

Elektronische aeronautische informatie

1. Onverminderd de publicatie van aeronautische informatie door de lidstaten en op een wijze die in overeenstemming is met deze publicatie, garandeert de Commissie, in samenwerking met Eurocontrol, dat elektronische aeronautische informatie van hoge kwaliteit beschikbaar is, die op geharmoniseerde wijze is gepresenteerd en tegemoetkomt aan de vereisten van alle relevante gebruikers in termen van kwaliteit van gegevens en tijdigheid.

2. Met het oog op lid 1 zal de Commissie:

- a) zorgen voor de ontwikkeling van een communautaire infrastructuur voor aeronautische informatie in de vorm van een geïntegreerd elektronisch briefingportaal met onbeperkte toegang voor belanghebbenden. Deze infrastructuur moet het mogelijk maken vereiste gegevens zoals, onder meer aeronautische informatie, informatie van de luchtverkeersmeldingspost (ARO), meteorologische informatie en informatie over het beheer van de luchtverkeersstromen te raadplegen en te verstrekken;

- b) steun verlenen om het verstrekken van aeronautische informatie, in de breedste zin van het woord, te moderniseren en te harmoniseren, in nauwe samenwerking met Eurocontrol en de ICAO.

3. De Commissie stelt gedetailleerde uitvoeringsbepalingen vast voor dit artikel, overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure.”.

- 4) Artikel 4 wordt vervangen door:

„Artikel 4

Luchtverkeersregels en luchtruimclassificatie

De Commissie stelt, overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure, uitvoeringsbepalingen vast om:

- a) passende bepalingen inzake luchtverkeersregels vast te stellen op basis van de ICAO-normen en aanbevolen praktijken;
- b) de toepassing van de ICAO-luchtruimclassificatie te harmoniseren, met passende aanpassingen, teneinde te garanderen dat luchtverkeersdiensten in het gemeenschappelijke Europese luchtruim naadloos, veilig en doelmatig worden verleend.”.

- 5) Artikel 5 wordt geschrapt.

- 6) Artikel 6 wordt vervangen door:

„Artikel 6

Ontwerp en beheer van het netwerk

1. De netwerkfuncties voor luchtverkeersbeveiliging maken het mogelijk het luchtruim optimaal te benutten, garanderen dat luchtruimgebruikers geprefereerde trajecten kunnen opereren en voorzien in een maximale toegang tot het luchtruim en tot luchtvaartnavigatiediensten. Deze netwerkfuncties zijn gericht op het ondersteunen van initiatieven op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken en worden op zodanige wijze uitgevoerd dat de scheiding van regelgevende en uitvoerende taken wordt gehandhaafd.

2. Om de in lid 1 vermelde doelstellingen te verwezenlijken en onverminderd de verantwoordelijkheden van de lidstaten met betrekking tot nationale routes en luchtruimstructuren, ziet de Commissie erop toe dat de volgende functies worden uitgevoerd:

- a) ontwerp van het Europese routenetwerk;
- b) coördinatie van schaarse hulpbronnen binnen de luchtvaartfrequentiebanden, die door het algemene luchtverkeer worden gebruikt, met name radiofrequenties en coördinatie van radartranspondercodes.

De in de eerste alinea genoemde functies hebben geen betrekking op de vaststelling van bindende maatregelen van algemene aard of op het nemen van politieke beslissingen. Hierbij wordt rekening gehouden met voorstellen gedaan op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken. Bij de uitvoering ervan vindt coördinatie plaats met militaire autoriteiten, overeenkomstig overeengekomen procedures inzake een flexibel gebruik van het luchtruim.

De Commissie kan, na raadpleging van het Single Sky-comité en in overeenstemming met de in lid 4 bedoelde uitvoeringsbepalingen, de taken noodzakelijk voor de uitvoering van de in de eerste alinea genoemde functies aan Eurocontrol toevertrouwen of aan een ander onpartijdig en bevoegd orgaan. Deze taken worden op onpartijdige en kosteneffectieve wijze uitgevoerd namens de lidstaten en belanghebbenden. Er wordt hierop een passend beheer toegepast, waarbij de gescheiden verantwoordelijkheden voor dienstverlening en regulering worden aangehouden, rekening houdend met de behoeften van het gehele netwerk voor luchtverkeersbeveiliging; de luchtruimgebruikers en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten bij de uitvoering van deze taken volledig worden betrokken.

3. De Commissie mag taken toevoegen aan de in lid 2 genoemde lijst van functies na afdoende overleg met belanghebbenden uit de sector. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 4, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

4. Gedetailleerde regels voor de uitvoering van de in dit artikel vermelde maatregelen, met uitzondering van de in de leden 6 tot en met 9 bedoelde maatregelen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening. Deze uitvoeringsbepalingen betreffen met name:

- a) de coördinatie en harmonisering van processen en procedures ter verbetering van de doelmatigheid van aeronautisch frequentiebeheer, inclusief de ontwikkeling van beginselen en criteria;
- b) de centrale functie voor het coördineren van de vroege vaststelling van en tegemoetkoming aan frequentiebehoeften in de frequentiebanden toegewezen aan het algemene Europese luchtverkeer ter ondersteuning van het ontwerp en de exploitatie van het Europese luchtverkeersnetwerk;
- c) aanvullende functies voor het netwerk zoals omschreven in het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging;
- d) gedetailleerde regelingen voor coöperatieve besluitvorming tussen de lidstaten, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de netwerkbeheersfunctie voor de in lid 2 bedoelde taken;
- e) regelingen voor overleg met de relevante belanghebbenden in het besluitvormingsproces, zowel op nationaal als op Europees niveau, en

f) binnen het radiospectrum toegewezen aan algemeen luchtverkeer door de Internationale Telecommunicatie-unie, een verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen de netwerkbeheersfunctie en nationale frequentie-beheerders, om ervoor te zorgen dat de nationale frequentiebeheersfuncties de frequentietoewijzingen blijven uitvoeren die niet van invloed zijn op het netwerk. Voor gevallen die van invloed zijn op het netwerk werken de nationale frequentiebeheerders samen met de verantwoordelijken voor de netwerkbeheersfunctie om het gebruik van frequenties te optimaliseren.

5. Andere aspecten van het ontwerp van het luchtruim dan die welke in lid 2 zijn vermeld, worden op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken behandeld. In dit ontwerpproces wordt rekening gehouden met de vraag naar vervoer en de complexiteit van dat vervoer, prestatieplannen voor nationale of functionele luchtruimblokken, en is bepaald dat relevante luchtruimgebruikers of relevante groepen die luchtruimgebruikers vertegenwoordigen, alsmede, in voorkomend geval, militaire autoriteiten, volledig moeten worden geraadpleegd.

6. De uitvoering van de regeling van de luchtverkeersstroom wordt door de lidstaten toevertrouwd aan Eurocontrol of een ander onpartijdig en bevoegd orgaan. Dit wordt onderworpen aan passende controleregelingen.

7. Uitvoeringsvoorschriften voor de regeling van de luchtverkeersstroom, waaronder de noodzakelijke controle-regelingen, worden ontwikkeld overeenkomstig de in artikel 5, lid 2, van de kaderverordening bedoelde raadplegingsprocedure en vastgesteld overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure met het oog op het optimaliseren van de beschikbare capaciteit bij het gebruik van het luchtruim en het verbeteren van de processen voor de regeling van de luchtverkeersstroom. Deze bepalingen moeten transparantie en efficiëntie als uitgangspunt hebben, opdat capaciteit op flexibele en tijdige wijze beschikbaar wordt gesteld in overeenstemming met de aanbevelingen van het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio.

8. De uitvoeringsvoorschriften voor de regeling van de luchtverkeersstroom ondersteunen de operationele besluiten van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthaven-exploitanten en luchtruimgebruikers en bestrijken de volgende gebieden:

- a) vluchtplanning;
- b) gebruik van beschikbare luchtruimcapaciteit tijdens alle fasen van de vlucht, met inbegrip van de slottoewijzing, en
- c) routegebruik door het algemeen luchtverkeer, met inbegrip van
 - het tot stand brengen van één enkele publicatie voor route en verkeersoriëntering,
 - opties voor de omleiding van het algemene luchtverkeer weg van gebieden waar congestie optreedt, en

- voorrangregels voor toegang tot het luchtruim voor het algemene luchtverkeer, met name in tijden van congestie en crisis.

9. Bij het ontwikkelen en vaststellen van de uitvoeringsbepalingen houdt de Commissie, in voorkomend geval en zonder afbreuk te doen aan de veiligheid, rekening met de samenhang tussen vluchtplannen en luchthavenslots, alsmede met de noodzakelijke coördinatie met aangrenzende regio's."

7) Artikel 9 wordt geschrapt.

Artikel 4

Verordening (EG) nr. 552/2004 wordt als volgt gewijzigd:

1) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 6 bis

Alternatieve verificatie van de naleving

Een certificaat dat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (*), in geval het van toepassing is op onderdelen of systemen, wordt met het oog op de toepassing van de artikelen 5 en 6 van deze verordening beschouwd als een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, of als een EG-verklaring van verificatie, voor zover in het certificaat is aangetoond dat aan de essentiële eisen van deze verordening en de relevante uitvoeringsregels voor interoperabiliteit is voldaan.

(* PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.”.

2) Artikel 9 wordt vervangen door:

„Artikel 9

Herziening van de bijlagen

De maatregelen, die beogen om niet-essentiële onderdelen van de bijlagen te wijzigen teneinde rekening te houden met technische of operationele ontwikkelingen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 4, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.”.

3) In artikel 10 wordt het volgende lid ingevoegd:

„2 bis. Voor de toepassing van lid 2 van dit artikel kunnen lidstaten verklaren dat systemen en onderdelen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging in overeenstemming zijn met de essentiële eisen en vrijgesteld zijn van de bepalingen van de artikelen 5 en 6.”.

4) Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

a) deel A, punt 2, eerste alinea, wordt vervangen door:

„Het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging en de systemen en de onderdelen daarvan bieden op gecoördineerde wijze ondersteuning aan nieuwe overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten die de kwaliteit, de duurzaamheid en de doeltreffendheid van luchtvaartnavigatiediensten verbeteren, met name wat betreft veiligheid en capaciteit.”;

b) deel B wordt als volgt gewijzigd:

i) punt 3.1.2, eerste alinea, wordt vervangen door:

„De vluchtgegevensverwerkingssystemen moeten geschikt zijn voor de toenemende implementatie van geavanceerde, overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten voor alle vluchtfasen, met name zoals voorzien in het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging.”;

ii) punt 3.2.2 wordt vervangen door:

„3.2.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

De systemen voor de verwerking van plaatsbepalingsgegevens voorzien in de toenemende beschikbaarheid van nieuwe bronnen van plaatsbepalingsinformatie, op een

zodanige wijze dat de algehele kwaliteit van de dienstverlening wordt verbeterd, met name zoals voorzien in het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging.”;

iii) punt 4.2 wordt vervangen door:

„4.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

De communicatiesystemen ondersteunen de implementatie van geavanceerde, overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten voor alle vluchtfasen, met name zoals voorzien in het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging.”.

Artikel 5

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 6, leden 2 en 6, van Verordening (EG) nr. 551/2004, zoals gewijzigd bij deze verordening, zijn van toepassing vanaf de datum die in hun respectieve uitvoeringsbepalingen is gespecificeerd, maar niet later dan 4 december 2012.

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

Gedaan te Straatsburg, 21 oktober 2009.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
J. BUZEK

Voor de Raad
De voorzitter
C. MALMSTRÖM