



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG)
nr 549/2004**

av den 10 mars 2004

**om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska
luftrummet**

(”ramförordning”)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 11 december 2003, och

av följande skäl:

- (1) Genomförandet av den gemensamma transportpolitiken kräver ett effektivt system som möjliggör en säker och regelbunden luftfart och därmed underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.
- (2) Vid sitt extra möte i Lissabon den 23-24 mars 2000 uppmanade Europeiska rådet kommissionen att lägga fram förslag om luft-
rumsplanering, flygkontrolltjänst och flödesplanering på grundval av arbetet i kommissionens högnivågrupp för ett gemensamt europeiskt luftrum. Denna grupp, som huvudsakligen bestod av civila och militära luftfartsmyndigheter i medlemsstaterna, lade fram sin rapport i november 2000.
- (3) För ett väl fungerande system för luftfart krävs flygtrafiktjänster med en enhetlig, hög säkerhetsnivå som möjliggör en optimal användning av det europeiska luftrummet och en enhetlig, hög flygsäkerhetsnivå, i linje med de allmännyttiga uppgifter, inbegripet skyldigheter mot allmänheten, som åligger flygtrafiktjänsterna. Mycket höga krav bör därför ställas på ansvarsmedvetande och kompetens i samband med utövandet av dessa uppgifter.
- (4) Det gemensamma europeiska luftrumsinitiativet bör utvecklas i överensstämmelse med de skyldigheter som gemenskapens och dess medlemsstaters medlemskap i Eurocontrol medför, och i enlighet med de principer som fastställs i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart.

⁽¹⁾ EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 1.

⁽²⁾ EGT C 241, 7.10.2002, s. 24.

⁽³⁾ EGT C 278, 14.11.2002, s. 13.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 3 september 2002 (EUT C 272 E, 13.11.2003, s. 296), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 mars 2003 (EUT C 129 E, 3.6.2003, s. 1) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2003 (ännu ej offentliggjord i EUT). Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 29 januari 2004 och rådets beslut av den 2 februari 2004.

▼B

- (5) Beslut som rör innehållet, omfattning eller villkoren för genomförandet av militära operationer och militära övningar faller inte under gemenskapens behörighet.
- (6) Medlemsstaterna har antagit ett gemensamt uttalande om militära frågor i samband med det gemensamma europeiska luftrummet⁽¹⁾. Enligt detta uttalande bör medlemsstaterna främja civilt och militärt samarbete och, om och i den mån alla berörda medlemsstater anser det nödvändigt, underlätta samarbetet mellan sina väpnade styrkor i alla ärenden som gäller flygledningstjänst.
- (7) Luftrummet utgör en begränsad resurs, vars optimala och effektiva utnyttjande endast kan bli möjligt om alla användares krav beaktas och i relevanta fall företräds under hela utvecklingen, beslutsprocessen och genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, inklusive Kommittén för det gemensamma luftrummet.
- (8) Av alla dessa skäl och för att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta ett större antal stater i Europa bör gemenskapen, med beaktande av den utveckling som sker inom Eurocontrol, fastställa gemensamma mål och ett åtgärdsprogram för att mobilisera gemenskapens, medlemsstaternas och de olika ekonomiska aktörernas insatser i syfte att inrätta ett mer integrerat luftrum: det gemensamma europeiska luftrummet.
- (9) När medlemsstaterna ingriper för att säkerställa att gemenskapsbestämmelser efterlevs bör de myndigheter som utför efterlevnadskontroller vara i tillräcklig mån oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster.
- (10) Flygtrafiktjänster, särskilt flygtrafikledningstjänster som är jämförbara med en offentlig myndighet, kräver en funktionell eller strukturell åtskillnad, och är juridiskt sett mycket olikartat organiserade i de olika medlemsstaterna.
- (11) När det krävs oberoende revisioner av leverantörer av flygtrafiktjänster bör inspektioner som genomförs av officiella revisionsmyndigheter i de medlemsstater där den offentliga förvaltningen tillhandahåller sådana tjänster eller av ett offentligt organ som kontrolleras av ovannämnda myndigheter erkännas som oberoende, vare sig de revisionsrapporter som utarbetas offentliggörs eller inte.
- (12) Det är önskvärt att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Europeiska tredje länder, antingen inom ramen för gemenskapens deltagande i Eurocontrols arbete, efter gemenskapens anslutning till Eurocontrol, eller genom avtal mellan gemenskapen och dessa länder.
- (13) Gemenskapens anslutning till Eurocontrol är en viktig faktor vid inrättandet av ett alleuropeiskt luftrum.
- (14) Vid inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet bör gemenskapen, när så är lämpligt, utveckla ett så nära samarbete som möjligt med Eurocontrol för att garantera regleringsmässiga synergieffekter och enhetliga tillvägagångssätt, samt för att undvika alla former av dubbling mellan de två sidorna.
- (15) I enlighet med slutsatserna från arbetet i högnivågruppen är Eurocontrol det organ som har den sakkunskap som behövs för att stödja gemenskapen i dess lagstiftande funktion. Därför bör genomförandebestämmelser utformas, för ärenden som faller inom Eurocontrols ansvarsområde, som en följd av de uppdrag den organisationen erhållit, förutsatt att villkoren för samarbetet mellan kommissionen och Eurocontrol iakttas.

⁽¹⁾ Se sidan 9 i detta nummer av EUT.

▼B

- (16) Utformningen av de bestämmelser som är nödvändiga för att inrätta det gemensamma europeiska luftrummet kräver ett brett samråd med samtliga berörda ekonomiska aktörer och arbetsmarknadsaktörer.
- (17) Arbetsmarknadens parter bör på lämpligt sätt informeras och rådfrågas om alla åtgärder som har stor samhällelig betydelse. Samråd bör också ske med den branschvisa dialogkommitté som inrättats genom kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen med arbetsmarknadens parter på europeisk nivå⁽¹⁾.
- (18) Intressenter såsom leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatser, tillverkningsindustrin och representativa yrkesorganisationer bör ha möjlighet att bistå kommissionen när det gäller de tekniska aspekterna av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.
- (19) Prestanda hos flygtrafiktjänstsystemet som helhet på europeisk nivå bör utvärderas kontinuerligt, med vederbörligt iakttagande av kravet att bibehålla en hög flygsäkerhetsnivå, att kontrollera de vidtagna åtgärdernas effektivitet och föreslå ytterligare åtgärder.
- (20) Påföljderna för överträdelse av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 skall vara effektiva, proportionella och avskräckande och inte innebära några avkall på säkerhetskraven.
- (21) Verkningarna av de åtgärder som vidtagits för tillämpningen av denna förordning bör utvärderas mot bakgrund av regelbundna rapporter från kommissionen.
- (22) Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas befogenhet att vidta åtgärder som rör organisationen av deras väpnade styrkor. Denna befogenhet kan medföra att medlemsstaterna vidtar åtgärder för att se till att deras väpnade styrkor har ett luftområde som är tillräckligt stort för adekvat utbildning och träning. En skyddsklausul bör därför införas för att göra det möjligt att utöva denna befogenhet.
- (23) En överenskommelse om utökat samarbete i fråga om användningen av flygplatsen i Gibraltar träffades i London den 2 december 1987 mellan Konungariket Spanien och Förenade kungariket genom en gemensam förklaring från de båda ländernas utrikesministrar. Denna överenskommelse fungerar ännu inte i praktiken.
- (24) Eftersom målet för denna förordning, nämligen inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension, och därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, med möjlighet till tillämpningsföreskrifter där särskilda lokala förhållanden beaktas, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (25) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽²⁾.
- (26) I artikel 8.2 i den standardiserade arbetsordningen för kommittéer⁽³⁾ med avseende på beslut 1999/468/EG finns en standard-

⁽¹⁾ EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EGT C 38, 6.2.2001, s. 3.

▼B

bestämmelse enligt vilken ordföranden för en kommitté kan besluta att inbjuda tredje part att närvara vid denna kommittés sammanträden. När så är lämpligt, bör ordföranden för Kommittén för det gemensamma luftrummet inbjuda företrädare för Eurocontrol att delta som observatörer eller experter i kommitténs sammanträden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

▼M1*Artikel 1***Syfte och räckvidd**

1. Syftet med initiativet till det gemensamma europeiska luftrummet är att förbättra de nuvarande säkerhetsstandarderna för luftfart, att bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och att förbättra den övergripande kvaliteten på systemet för flygledningstjänsten (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) för allmän flygtrafik i Europa, i syfte att tillgodose kraven från alla användare av luftrummet. Det gemensamma europeiska luftrummet ska omfatta ett sammanhängande alleuropeiskt nät av flygvägar, flygvägsförvaltning och system för flygledningstjänst, vilket uteslutande bygger på säkerhet samt effektivitetsrelaterade och tekniska hänsynstaganden till nytta för luftrumets användare. För att uppnå detta syfte fastställs genom denna förordning en harmoniserad rättslig ram för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

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

3. Tillämpningen av denna förordning och av de åtgärder som avses i artikel 3 ska inte påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart ("Chicagokonventionen"). I detta sammanhang är det ytterligare ett mål för förordningen att inom de områden den täcker bistå medlemsstaterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser samt genom att säkerställa att konventionens bestämmelser vederbörligen beaktas i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

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

▼B*Artikel 2***Definitioner**

I denna förordning och för de åtgärder som avses i artikel 3 används följande definitioner med de betydelser som här anges:

1. *flygkontrolltjänst*: en tjänst som tillhandahålls i syfte att
 - a) förebygga kollisioner
 - mellan luftfartyg, och
 - mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, samt
 - b) påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.
2. *flygplatskontrolltjänst*: en flygkontrolltjänst för flygplatstrafik.

▼B

3. *flygbriefingstjänst*: en tjänst som inrättats inom ett avgränsat täckningsområde och som ansvarar för tillhandahållandet av sådan information till luftfarten och sådana data som är nödvändiga för en säker, regelbunden och effektiv flygtrafik.
4. *flygtrafiktjänster*: flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster, flygvädertjänst och flygbriefingstjänster.
5. *leverantörer av flygtrafiktjänster*: varje offentlig eller privat enhet som tillhandahåller flygtrafiktjänster för allmän flygtrafik.
6. *luftrumsblock*: ett luftrum av definierad omfattning, i tid och rum, inom vilket flygtrafiktjänster tillhandahålls.
7. *luftrumsplanering*: en planeringsfunktion som främst syftar till att maximera användningen av tillgängligt luftrum genom dynamisk tidsfördelning (time-sharing) och, ibland, separering av luftrummet mellan olika kategorier av luftrumets användare utifrån kortsiktiga behov.

▼M1

8. *luftrumets användare*: operatörer av luftfartyg som opererar som allmän flygtrafik.

▼B

9. *flödesplanering*: en funktion som inrättats i syfte att bidra till ett säkert, välordnat och snabbt trafikflöde i luften genom att se till att flygkontrolltjänstens kapacitet utnyttjas i största möjliga utsträckning och att trafikvolymen är förenlig med de kapaciteter som uppgetts av de berörda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster.

▼M1

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

▼B

11. *flygtrafikledningstjänst*: olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster (områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst).
12. *områdeskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar i ett luftrumsblock.
13. *inflygningskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för ankommande eller avgående kontrollerade flygningar.

▼M1

- 13a. *generalplan för flygledningstjänsten*: den plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG ⁽¹⁾ i enlighet med artikel 1.2 i rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för att utveckla en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar) ⁽²⁾.

▼B

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

▼M1

15. *certifikat*: ett dokument som i någon form utfärdas av en nationell tillsynsmyndighet med iakttagande av nationell lagstiftning, och där det bekräftas att en leverantör av flygtrafiktjänster uppfyller kraven för att tillhandahålla en viss tjänst.

▼B

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

⁽¹⁾ EUT L 95, 9.4.2009, s. 41.

⁽²⁾ EUT L 64, 2.3.2007, s. 1.

▼B

17. *det europeiska nätet för flygledningstjänst*: de system som finns upptagna i förteckningen i bilaga I i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")⁽¹⁾ och som möjliggör tillhandahållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen, inbegripet gränssnitt vid gränser till tredje land.
18. *driftsystem*: kriterierna för operativ användning av det europeiska nätverket för flygledningstjänst eller en del av detta.
19. *komponenter*: materiella objekt, till exempel maskiner och apparater, och immateriella objekt, till exempel program, på vilka kompatibiliteten för det europeiska nätet för flygledningstjänst beror.
20. *Eurocontrol*: Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, inrättad genom den internationella konventionen av den 13 december 1960 om samarbete för luftfartens säkerhet⁽²⁾.

▼M1

22. *flexibel användning av luftrummet*: ett system för luftrumsplanering som tillämpats inom Ecac-området (European Civil Aviation Conference area), på grundval av Eurocontrols utgåva av "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace".

▼B

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

▼M1

- 23a. *flyginformationstjänst*: tjänst med uppgift att ge råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.
- 23b. *alarmeringstjänst*: tjänst med uppgift att underrätta relevanta organisationer om luftfartyg som behöver eftersöknings- och räddningstjänst och bistå dessa organisationer utgående från situationens krav.

▼B

24. *flygnivå*: en yta med konstant atmosfäriskt tryck vilket är relaterat till tryckvärdet 1 013,2 hPa, och är separerad från andra sådana ytor genom särskilda tryckintervall.

▼M1

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

▼B

26. *allmän flygtrafik*: alla rörelser av civila luftfartyg, liksom alla rörelser av statsluftfartyg (inbegripet militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg) när dessa förflyttningar genomförs i överensstämmelse med ICAO:s regler.
27. *ICAO*: Internationella civila luftfartsorganisationen, upprättad genom 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart.

⁽¹⁾ Se sidan 33 i detta nummer av EUT.

⁽²⁾ Konventionen ändrad genom protokollet av den 12 februari 1981 och reviderad genom protokollet av den 27 juni 1997.

▼B

28. *kompatibilitet*: en uppsättning av funktionella, tekniska och operativa egenskaper som krävs av systemen och komponenterna i det europeiska nätverket för flygledningstjänst och av förfarandena för dess drift, i syfte att säkerställa en säker, sammanhängande och effektiv drift. Kompatibilitet uppnås genom att system och komponenter anpassas till de grundläggande kraven.
29. *flygvädertjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med meteorologiska prognoser, briefing och observationer liksom all annan meteorologisk information och data som staterna tillhandahåller för användande inom luftfarten.
30. *navigationstjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med positionsbestämning och tidsanpassad information.
31. *operativa data*: sådan information, avseende hela flygningen, som leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare, flygplatsoperatörer och andra berörda aktörer behöver för att fatta operativa beslut.
32. *förfarande*: såsom ordet används i samband med förordningen om driftskompatibilitet: en standardmetod för antingen den tekniska eller den operativa användningen av systemen, inom ramen för överenskomna och godkända driftssystem, som kräver ett enhetligt genomförande i hela det europeiska nätet för flygledningstjänst.
33. *ibruktagande*: den första operativa användningen efter den ursprungliga installationen eller en uppgradering av ett system.
34. *flygvägsnät*: ett nät av fastställda flygvägar för kanalisering av flödet av allmän trafik i den utsträckning detta krävs för tillhandahållande av flygkontrolltjänster.
35. *rutt*: den utvalda färdväg som ett luftfartyg skall följa under sin flygning.
36. *sammanhängande drift*: drift av det europeiska nätverket för flygledningstjänst på ett sådant sätt att det ur användarens synvinkel fungerar som ett enhetligt system.

▼M1**▼B**

38. *övervakningstjänster*: de hjälpmedel och tjänster som används för att fastställa luftfartygs position i syfte att möjliggöra säker separering.
39. *system*: en samling luftburna och markbaserade komponenter liksom ryddbaserad utrustning, som ger stöd till flygtrafiktjänster under hela flygningen.
40. *uppgradera*: varje ändring som innebär en förändring av ett systems operativa kännetecken.

▼M1

41. *gränsöverskridande tjänster*: en situation där flygtrafiktjänster tillhandahålls i en medlemsstat av en tjänsteleverantör som är certifierad i en annan medlemsstat.

▼B*Artikel 3***Gemenskapens handlingsområden**

1. Med denna förordning fastställs en harmoniserad rättslig ram för

▼B

inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet tillsammans med

- a) Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")⁽¹⁾,
- b) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")⁽²⁾, och
- c) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")⁽³⁾,

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

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

▼M1*Artikel 4***Nationella tillsynsmyndigheter**

1. Medlemsstaterna ska tillsammans eller var för sig, antingen utse eller inrätta ett eller flera organ som sin nationella tillsynsmyndighet som ska åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt denna förordning och enligt de åtgärder som avses i artikel 3.
2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska vara oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster. Detta oberoende ska uppnås genom lämplig åtskillnad, åtminstone funktionellt sett, mellan de nationella tillsynsmyndigheterna och dessa leverantörer.
3. De nationella tillsynsmyndigheterna ska utöva sina befogenheter opartiskt och på ett oberoende och öppet sätt. Detta ska uppnås genom tillämpning av lämpliga förvaltnings- och kontrollmekanismer, också inom en medlemsstats förvaltning. Detta ska dock inte hindra de nationella tillsynsmyndigheterna från att utföra sina uppgifter i enlighet med de organisationsregler som gäller för nationella civila luftfartsmyndigheter eller andra offentliga organ.
4. Medlemsstaterna ska se till att de nationella tillsynsmyndigheterna har nödvändiga resurser och nödvändig kapacitet för att kunna utföra de uppgifter de tilldelats enligt denna förordning på ett effektivt sätt utan dröjsmål.
5. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla namn och adress vad gäller de nationella tillsynsmyndigheterna, ändringar i samband härmed samt de åtgärder som vidtagits för att följa bestämmelserna i punkterna 2, 3 och 4.

▼B*Artikel 5***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen skall biträdas av "Kommittén för det gemensamma luftrummet" (nedan kallad "kommittén"), som skall bestå av två företrädare för varje medlemsstat och ha en företrädare för kommissionen som ordförande. Kommittén skall säkerställa att samtliga användares intressen när så är lämpligt beaktas.

⁽¹⁾ Se sidan 20 i detta nummer av EUT.

⁽²⁾ Se sidan 10 i detta nummer av EUT.

⁽³⁾ Se sidan 26 i detta nummer av EUT.

▼B

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

▼M1

4. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5a.1–5a.4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

5. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1, 5a.2, 5a.4 och 5a.6 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

*Artikel 6***Samrådsorgan för industrin**

Utan att det inverkar på kommitténs och Eurocontrols roll, ska kommissionen inrätta ett rådgivande organ för industrin, som ska bestå av leverantörer av flygtrafiktjänster, sammanslutningar för luftrumets användare, flygplatsoperatörer, tillverkningsindustrin och representativa yrkesorganisationer. Detta organ ska endast ha till uppgift att ge kommissionen råd om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

*Artikel 7***Förbindelser med europeiska tredjeländer**

Gemenskapen och dess medlemsstater ska stödja och ha som mål att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta länder som inte är medlemmar av Europeiska unionen. I detta syfte ska de sträva efter att, antingen inom ramen för avtal med angränsande tredjeländer eller inom ramen för avtal om funktionella luftrumsblock, utvidga tillämpningen av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 till att omfatta dessa länder.

*Artikel 8***Genomförandebestämmelser**

1. För utvecklingen av genomförandebestämmelser får kommissionen ge Eurocontrol eller, där så är lämpligt, annat organ uppdrag med fastställande av de uppgifter som ska utföras samt tidsplanen för dessa, med beaktande av de tidsfrister som fastställs i denna förordning. Kommissionen ska tillämpa det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2.

2. När kommissionen avser att i enlighet med punkt 1 ge ett organ ett uppdrag ska den sträva efter att på bästa möjliga sätt tillämpa befintliga metoder för att involvera och samråda med alla berörda parter, om dessa metoder motsvarar kommissionens praxis för insyn och samrådsförfaranden och inte strider mot kommissionens institutionella skyldigheter.

*Artikel 9***Sanktioner**

De sanktioner som medlemsstaterna ska fastställa för i första hand luft-
rumsanvändares och tjänsteleverantörers överträdelse av denna förord-

▼M1

ning och av de åtgärder som anges i artikel 3 ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

*Artikel 10***Konsultation med intressenter**

1. Medlemsstaterna ska, i överensstämmelse med sin nationella lagstiftning, inrätta mekanismer för konsultation så att intressenter, inbegripet representativa yrkesorganisationer, på ett lämpligt sätt kan delta i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.
2. Kommissionen ska inrätta en mekanism för konsultation på gemenskapsnivå. Den specifika branschvisa dialogkommitté som inrättades genom beslut 98/500/EG ska delta i konsultationen.
3. Konsultationen med intressenterna ska särskilt omfatta införande och utveckling av nya begrepp och tekniker i det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

Intressenterna kan bestå av

- leverantörer av flygtrafiktjänster,
- flygplatsoperatörer,
- relevanta användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder användare av luftrummet,
- militära myndigheter,
- tillverkningsindustrin, och
- representativa yrkesorganisationer.

*Artikel 11***Prestationssystem**

1. För att förbättra kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner inom det gemensamma europeiska luftrummet ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner införas. Det ska omfatta följande:
 - a) Gemenskapsomfattande prestationsmål inom nyckelområdena ur kvalitets- och säkerhets-, miljö-, kapacitet- och kostnadseffektivitet.
 - b) Nationella planer eller planer för funktionella luftrumsblock, inklusive prestationsmål, för att säkra överensstämmelse med de gemenskapsomfattande prestationsmålen.
 - c) Regelbunden granskning, övervakning och benchmarking av kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner.
2. I enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 får kommissionen utse Eurocontrol eller något annat opartiskt behörigt organ att agera som ett organ för prestationsgranskning. Organet för prestationsgranskning ska bistå kommissionen i samarbete med de nationella tillsynsmyndigheterna samt på deras begäran även bistå dessa, i genomförandet av det prestationssystem som avses i punkt 1. Kommissionen ska se till att organet för prestationsgranskning agerar oberoende när det utför de uppgifter som kommissionen tilldelat det.
3.
 - a) De gemenskapsomfattande prestationsmålen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst ska antas av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3, efter det att hänsyn tagits till relevant information från nationella tillsynsmyndigheter på nationell nivå eller funktionell luftrumsblocknivå.
 - b) De nationella eller funktionella luftrumsblockplaner som avses i punkt 1 b ska upprättas av de nationella tillsynsmyndig-

▼ M1

heterna och antas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Dessa planer ska omfatta bindande nationella mål eller funktionella luftrumsblockmål och en lämplig plan för stimulansåtgärder som ska godkännas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Planerna ska upprättas i samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumets användare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare.

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

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

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

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

- d) Referensperioden för prestationssystemet ska uppgå till minst tre och högst fem år. Medlemsstaterna och/eller de nationella tillsynsmyndigheterna ska under denna period, i den händelse att de nationella eller funktionella luftrumsblockmålen inte uppfylls, vidta de lämpliga åtgärder som de har utarbetat. Den första referensperioden ska omfatta de första tre åren efter antagandet av de genomförandebestämmelser som avses i punkt 6.
- e) Kommissionen ska göra regelbundna bedömningar om huruvida och i vilken omfattning prestationsmålen har uppfyllts samt framlägga resultaten av dessa bedömningar till kommittén för det gemensamma luftrummet.

4. I prestationssystemet enligt punkt 1 ska följande förfaranden ingå:

- a) Insamling, validering, undersökning, utvärdering och spridning av relevanta uppgifter om kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner från alla relevanta parter, bland dem leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatsoperatörer, nationella tillsynsmyndigheter, medlemsstaterna och Eurocontrol.
- b) Urval av lämpliga nyckelområden ur kvalitetshänseende i enlighet med Icaos dokument nr 9854 ”Global Air Traffic Management Operational Concept”, vilka överensstämmer med dem som identifierats i prestationssystemet i generalplanen för flygledningstjänsten, inbegripet säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, och vilka vid behov anpassats för att ta hänsyn till särskilda behov inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och relevanta mål för dessa områden, samt definition av en begränsad uppsättning centrala kvalitetsindikatorer för att mäta kvaliteten.
- c) Upprättande av gemenskapsomfattande prestationsmål, vilka ska definieras med hänsyn tagen till information som identifierats på nationell nivå eller på funktionell luftrumsblocknivå.

▼ M1

- d) Bedömning av prestationsmålen på nationell eller funktionell luft-rumsblocknivå på grundval av den nationella eller funktionella luft-rumsblockplanen.
- e) Övervakning av de nationella prestationsplanerna eller prestationsplanerna för funktionella luft-rumsblock, inbegripet lämpliga varningsmekanismer.

Kommissionen kan utöka förteckningen i denna punkt med ytterligare förfaranden. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4.

5. Då prestationssystemet utarbetas ska det tas hänsyn till att flygtrafiktjänster en route, terminaltjänster och nätfunktioner skiljer sig från varandra och att detta bör beaktas, vid behov även vid kvalitetsmätningen.

6. Med tanke på prestationssystemets närmare funktion ska kommissionen, senast den 4 december 2011 och inom lämplig tid för att de frister som fastställts i denna förordning ska kunna följas, anta genomförandebestämmelser i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3. Genomförandebestämmelserna ska innefatta följande:

- a) Innehållet i och tidsplanen för de förfaranden som avses i punkt 4.
- b) Referensperioden och intervallen för bedömningen av om prestationsmålen nåtts och för fastställandet av nya mål.
- c) Kriterierna enligt vilka de nationella tillsynsmyndigheterna ska upprätta de nationella prestationsplanerna eller prestationsplanerna för de funktionella luft-rumsblocken, med de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luft-rumsblocken och planen för stimulansåtgärder. Prestationsplanerna ska
 - i) baseras på affärsplanerna hos leverantörerna av flygtrafiktjänster,
 - ii) ta upp alla kostnadskomponenter i den nationella kostnadsbasen eller kostnadsbasen för de funktionella luft-rumsblocken,
 - iii) inbegripa bindande prestationsmål som är förenliga med prestationsmålen på gemenskapsnivå.
- d) Kriterier för bedömning av om de nationella eller funktionella luft-rumsblockmålen överensstämmer med de gemenskapsomfattande prestationsmålen under referensperioden och för stöd av varningsmekanismer.
- e) Allmänna principer för hur medlemsstaterna ska upprätta planen för stimulansåtgärder.
- f) Principer för tillämpningen av en övergångsmekanism som är nödvändig för anpassningen till prestationssystemets funktion och som inte varar längre än tolv månader efter antagandet av genomförandebestämmelserna.

▼ B*Artikel 12***Övervakning, kontroll och metoder för konsekvensbedömning**

1. Övervakningen, kontrollen och metoderna för konsekvensbedömning skall bygga på att årliga rapporter från medlemsstaterna om genomförandet av de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning och om de åtgärder som anges i artikel 3 läggs fram.

▼ M1

2. Kommissionen ska regelbundet granska hur denna förordning och de åtgärder som anges i artikel 3 tillämpas, och rapportera detta till Europaparlamentet och rådet, varvid det första rapporteringstillfället ska infalla senast den 4 juni 2011, och därefter i slutet av varje sådan

▼M1

referensperiod som avses i artikel 11.3 d. Kommissionen får när så är motiverat i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna som går utöver de upplysningar som finns i de rapporter som dessa har lämnat in i enlighet med punkt 1 i den här artikeln.

▼B

3. Vid upprättandet av de rapporter som avses i punkt 2, skall kommissionen begära ett yttrande från kommittén.

▼M1

4. Rapporterna ska innehålla en bedömning av de resultat som uppnåtts genom de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning, inbegripet lämplig information om utvecklingen i sektorn, i synnerhet gällande ekonomiska, sociala, miljömässiga, sysselsättningsrelaterade och tekniska aspekter samt om tjänsternas kvalitet, med beaktande av de ursprungliga målen och framtida behov.

▼B*Artikel 13***Garantier**

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

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

▼M1*Artikel 13a***Europeiska byrån för luftfartssäkerhet**

Vid genomförandet av denna förordning och förordningarna (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004, (EG) nr 552/2004 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet⁽¹⁾ ska medlemsstaterna och kommissionen, i enlighet med sina respektive roller enligt denna förordning, på lämpligt sätt och i samarbete med Europeiska byrån för luftfartssäkerhet säkerställa att alla säkerhetsaspekter är korrekt hanterade.

⁽¹⁾ EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

▼B

Artikel 14

Ikraftträdande

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

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