

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1070/2009

av den 21 oktober 2009

om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet

(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,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Genomförandet av den gemensamma transportpolitiken kräver ett effektivt lufttransportssystem som möjliggör en säker, regelbunden och hållbar luftfart med optimal kapacitet och därmed underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.
- (2) Genom Europaparlamentets och rådets antagande av det första lagstiftningspaketet om det gemensamma europeiska luftrummet, nämligen förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning") ⁽⁴⁾, förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") ⁽⁵⁾, förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet") ⁽⁶⁾ och förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet") ⁽⁷⁾ fastställdes en stabil rättslig grund för ett sammanhängande, driftskompatibelt och säkert system för flygledningstjänsten.

(3) För att bemöta industrins, medlemsstaternas och andra intressenters starka önskan om en förenkling och effektivisering av luftfartslagstiftningen i Europa, inrättades i november 2006 en högnivågrupp för att titta på den framtida rättsliga ramen för den europeiska luftfarten ("högnivågruppen"). Denna högnivågrupp, som sammanför företrädare för majoriteten av intressenter, lade i juli 2007 fram en rapport med en rad rekommendationer för att förbättra kvaliteten på och tillsynen över det europeiska luftfartssystemet. Högnivågruppen rekommenderade att miljön skulle ges samma betydelse som säkerhet och effektivitet i luftfartssystemet, och insisterade på att industrin och tillsynsmyndigheterna skulle samarbeta för att se till att flygledningstjänsten så långt det är möjligt bidrar till en hållbar utveckling.

(4) Vid sitt möte den 7 april 2008 uppmanade rådet kommissionen att, i enlighet med högnivågruppens rekommendationer, utveckla ett övergripande system i linje med gate-till-gate-konceptet för att öka säkerheten, förbättra flygledningstjänsten och öka kostnadseffektiviteten.

(5) För att slutföra inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet är det nödvändigt att vidta ytterligare åtgärder på gemenskapsnivå, särskilt för att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet inom sådana nyckelområden som miljön, kapacitet och kostnadseffektivitet, allt detta med beaktande av de övergripande säkerhetsmålen. Det är också nödvändigt att anpassa lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet till den tekniska utvecklingen.

(6) I rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR) ⁽⁸⁾ uppmanas till utarbetandet och genomförandet av en generalplan för flygledningstjänsten. För att kunna genomföra denna generalplan krävs lagstiftningsåtgärder som stöder utvecklingen, införandet och finansieringen av nya koncept och teknologier. Den bör skapa ett system med helt harmoniserade och driftskompatibla komponenter, som garanterar en högkvalitativ luftfartssektor i Europa. Vid planläggningen av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet bör man ta hänsyn till den tid som beräknas för utveckling och genomförande av Sesar-programmet som en del av det gemensamma europeiska luftrummet. Båda dessa processer bör samordnas noga.

⁽¹⁾ EUT C 182, 4.8.2009, s. 50.

⁽²⁾ EUT C 120, 28.5.2009, s. 52.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 25 mars 2009 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 7 september 2009.

⁽⁴⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽⁶⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁽⁷⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 26.

⁽⁸⁾ EUT L 64, 2.3.2007, s. 1.

- (7) Konceptet med gemensamma projekt som syftar till att hjälpa luftrumets användare och/eller leverantörer av flygtrafiktjänster att förbättra den gemensamma infrastrukturen för flygtrafiktjänster, tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och användningen av luftrummet, särskilt sådana som kan krävas för genomförandet av generalplanen för flygledningstjänsten, bör inte påverka redan pågående projekt som har beslutats av en eller flera medlemsstater i liknande syfte. Bestämmelserna för finansiering av genomförandet av gemensamma projekt bör inte påverka hur dessa gemensamma projekt utformas. Kommissionen kan föreslå att finansiering, såsom finansiering för transeuropeiska nät eller från Europeiska investeringsbanken, används som stöd till gemensamma projekt, särskilt för att skynda på genomförandet av det gemensamma Sesar-programmet inom den fleråriga budgetramen. Utan att tillgången till sådan finansiering påverkas, bör medlemsstaterna fritt kunna besluta om hur inkomster från utauktionering av utsläppsrätter inom ramen för systemet för handel med utsläppsrätter till luftfartssektorn ska användas, och i detta sammanhang överväga huruvida en del av sådana inkomster skulle kunna användas för att finansiera gemensamma projekt för funktionella luftrumsblock.
- (8) Särskilt när gemensamma projekt genomförs måste man noga se till att luftrumsanvändare inte får betala två gånger, bl.a. genom att tillämpa fullständig och transparent redovisning. Gemensamma projekt bör genomföras till förmån för alla intressenter och bör garantera lika behandling.
- (9) För att säkerställa en enhetlig och välgrundad tillsyn över tjänsteleverantörer i hela Europa bör de nationella tillsynsmyndigheterna garanteras tillräckligt oberoende och tillräckliga resurser. Detta oberoende bör inte hindra dessa myndigheter från att utföra sina uppdrag inom administrativa ramar.
- (10) Nationella tillsynsmyndigheter spelar en avgörande roll vid genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, och kommissionen bör därför underlätta samarbete mellan dem så att de kan utbyta bästa praxis och utveckla ett gemensamt angreppssätt, inklusive genom närmare samarbete på regional nivå. Detta samarbete bör ske regelbundet.
- (11) Arbetsmarknadens parter bör vara bättre informerade och rådfrågas om alla åtgärder som har stor samhälls betydelse. Samråd bör också ske på gemenskapsnivå med den branschvisa dialogkommitté som inrättats genom kommissionens beslut 98/500/EG⁽¹⁾.
- (12) För att förbättra kvaliteten på flygledningstjänsten och flygtrafiktjänster är det nödvändigt att fastställa en ram för att definiera, genomföra och säkerställa bindande prestationsmål inom nyckelområden ur kvalitetshänseende, i enlighet med Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) regler. Ett nödvändigt inslag i en sådan ram skulle vara en lämplig mekanism för att rapportera, granska, bedöma och sprida information om kvaliteten på flygledningstjänsten och flygtrafiktjänster med ett lämpligt incitamentsystem för att bidra till att målen uppnås.
- (13) Det bör finnas flexibilitet för nationella tillsynsmyndigheter att ta hänsyn till specifika nationella eller regionala förhållanden när de utarbetar sina nationella och regionala planer. När medlemsstaterna godkänner eller antar nationella planer bör de ha rätt att göra lämpliga ändringar.
- (14) När kommissionen och medlemsstaterna fastställer avgifterna för flygtrafiktjänster bör de anstränga sig för att använda gemensamma prognoser. Viss flexibilitet bör tillåtas i de fall då trafiken avviker kraftigt från prognoserna, särskilt genom användning av lämpliga varningsmekanismer.
- (15) I de kostnader som medlemsstaterna fastställer på nationell nivå eller nivån för de funktionella luftrumsblocken, och som är avsedda att delas mellan användarna av luftrummet bör även prestationsmålen beaktas.
- (16) Medlemsstater bör i fråga om tillhandahållandet av gränsöverskridande tjänster se till att utnämningen av en leverantör av flygtrafikledningstjänster inte är förbjuden enligt något nationellt rättssystem till följd av att denne är etablerad i en annan medlemsstat eller ägs av medborgare i den medlemsstaten.
- (17) De nationella tillsynsmyndigheterna bör vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa en hög säkerhetsnivå, inbegripet en möjlighet att utfärda ett individuellt certifikat för varje flygtrafiktjänst, samtidigt som behovet av kostnadseffektivitet och konsekvens respekteras och dubbelarbete undviks.
- (18) Funktionella luftrumsblock är en grundförutsättning för att förbättra samarbetet mellan leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att förbättra kvaliteten och skapa synergier. Medlemsstaterna bör inrätta funktionella luftrumsblock inom en rimlig tidsram. I detta syfte och för att optimera de funktionella luftrumsblockens gränssnitt i det gemensamma europeiska luftrummet bör de berörda medlemsstaterna samarbeta med varandra och, när så är lämpligt, även med tredjeländer.
- (19) När medlemsstaterna inrättar ett funktionellt luftrumsblock kan övriga medlemsstater, kommissionen och andra berörda parter inkomma med synpunkter i syfte att underlätta ett åsiktsutbyte. Dessa synpunkter bör endast vara rådgivande för den eller de berörda medlemsstaterna.

(1) 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 (EGT L 225, 12.8.1998, s. 27).

- (20) Vid eventuella svårigheter i förhandlingarna om inrättandet av funktionella luftrumsblock kan kommissionen utse en systemsamordnare för de funktionella luftrumsblocken (nedan kallad *samordnaren*). Samordnarens uppgift bör vara att sträva efter att överbrygga sådana svårigheter utan inblandning i frågor som rör suveräniteten i den eller de berörda medlemsstaterna och, i förekommande fall, de tredjeländer som ingår i samma funktionella luftrumsblock. De kostnader som uppkommer för samordnarens verksamhet bör inte påverka medlemsstaternas nationella budgetar.
- (21) I rapporterna från Eurocontrols kommitté för kvalitets- och produktionsövervakning och slutrapporten från högnivågruppen bekräftas att linjenätet och luftrumets struktur inte kan utvecklas isolerat eftersom varje enskild medlemsstat är en integrerad del av det europeiska nätverket för flygledningstjänst, både inom och utanför gemenskapen. Ett stegvis mer integrerat driftsmässigt luftrum bör därför inrättas för allmän flygtrafik.
- (22) Med hänsyn till inrättandet av funktionella luftrumsblock och införandet av ett prestationssystem bör kommissionen fastställa och beakta nödvändiga villkor för gemenskapens inrättande av en gemensam europeisk flyginformationsregion (Sefir – Single European Flight Information Region), som medlemsstaterna ska begära från Icao i enlighet med denna organisations förfaranden och medlemsstaternas rättigheter, skyldigheter och åligganden enligt konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 ("Chicagokonventionen"). Genom att omfatta luftrummet under medlemsstaternas ansvar bör Sefir underlätta gemensam planering och integrerad drift för att lösa problemet med regionala flaskhalsar. Denna typ av Sefir bör ha den flexibilitet som krävs för att ta hänsyn till de specifika behoven, såsom trafiktäthet och den nödvändiga graden av komplexitet.
- (23) Luftrumets användare möter olika villkor avseende tillgång till och rörelsefrihet inom gemenskapens luftrum. Detta beror på avsaknad av harmonisering av gemenskapens trafikregler för luftfart, särskilt avsaknaden av en harmonisering av luftrumsklassificering. Kommissionen bör därför harmonisera sådana regler i enlighet med Icaos standarder.
- (24) Det europeiska nätverket för flygledningstjänst bör utformas och genomföras för att uppnå säkerhet, miljömässiga hållbarhet, kapacitetshöjning och förbättrad kostnadseffektivitet i hela lufttransportnätet. I enlighet med vad som understryks i rapporten "Evaluation of Functional Airspace Block Initiatives and their Contribution to Performance Improvement" av den 31 oktober 2008 från Eurocontrols kommitté för kvalitets- och produktionsövervakning säkerställs detta bäst genom en samordnad förvaltning av lufttransportnätet på gemenskapsnivå.
- (25) I enlighet med det uttalande från medlemsstaterna om militära frågor avseende det gemensamma europeiska luftrummet som åtföljer förordning (EG) nr 549/2004 bör samarbete mellan och samordning av civila och militära uppgifter spela en grundläggande roll i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, så att användningen av luftrummet blir mer flexibel för att det gemensamma europeiska luftrumets prestationsmål ska uppnås, med vederbörligt beaktande av effektiviteten i militära uppdrag.
- (26) Det är mycket viktigt att uppnå en gemensam och harmoniserad struktur för luftrummet när det gäller flygvägar, att basera det nuvarande och framtida organiserandet av luftrummet på gemensamma principer, att säkerställa ett stegvis genomförande av generalplanen för flygledningstjänsten, att optimera användningen av knappa resurser för att undvika onödiga utrustningskostnader och att utforma och förvalta luftrummet i enlighet med harmoniserade regler. I detta syfte bör det vara kommissionens ansvar att anta de rättsligt bindande regler och genomförandebestämmelser som krävs.
- (27) Förteckningen över funktionerna för nätets förvaltning och utformning bör ändras så att den även, vid behov, kan omfatta framtida nätfunktioner som fastställs i generalplanen för flygledningstjänsten. När så sker bör kommissionen i största möjliga utsträckning använda sig av Eurocontrols sakkunskap.
- (28) Högnivågruppen har rekommenderat att nya eller förbättrade funktioner skapas på redan existerande grunder och att Eurocontrols roll stärks, samtidigt som gemenskapen utses till gemensam lagstiftare och principen om åtskillnad mellan reglering och tillhandahållande av tjänster iakttas. I linje med dessa rekommendationer bör kommissionen överlåta till ett reformerat Eurocontrol, som infört nya förvaltningsformer, att utföra uppgifter som är förknippade med olika funktioner, vilka inte inbegriper antagandet av bindande bestämmelser med allmän räckvidd eller fattandet av politiska beslut. Eurocontrol bör utföra dessa uppgifter på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt och med fullt deltagande av luftrumets användare och leverantörerna av flygtrafiktjänster.
- (29) Lämpliga åtgärder bör införas för att förbättra flödesplaneringens effektivitet i syfte att bistå existerande driftsmässiga enheter, däribland Eurocontrols centrala enhet för flödeskontrolltjänst, för att säkerställa effektiva flygoperationer. I kommissionens meddelande om en handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser understryks vidare att det är nödvändigt att se till att ankomst- och avgångstider driftsmässigt stämmer överens med färdplaner. Dessutom skulle gemenskapens observationsorgan för flygplatskapacitet kunna bistå med att tillhandahålla medlemsstaterna objektiv information så att flygplatskapaciteten anpassas till flygledningens kapaciteten, utan att detta påverkar deras befogenheter på området.

- (30) Tillhandahållandet av modern, fullständig, högkvalitativ och aktuell information till luftfarten påverkar avsevärt säkerheten och underlättar tillgången till och rörelsefrihet inom gemenskapens luftrum. Gemenskapen bör, med beaktande av generalplanen för flygledningstjänsten, ta initiativ till att modernisera denna sektor i samarbete med Eurocontrol och se till att användare kan få tillgång till den informationen genom en enda offentlig tillträdespunkt för information, som tillhandahåller en modern, användarvänlig och validerad integrerad briefing.
- (31) Beträffande den digitala portalen med meteorologiska uppgifter bör kommissionen i förekommande fall beakta olika informationskällor, även uppgifter från utnämnda tjänsteleverantörer.
- (32) För att undvika onödig administrativ börda och överlappande kontrollförfaranden bör certifikat som utfärdats i enlighet med 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⁾ godkännas vid tillämpningen av den här förordningen, om de gäller för komponenter eller system.
- (33) Ett certifikat som utfärdats i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 och som används för att visa alternativa sätt att uppfylla de grundläggande kraven i förordning (EG) nr 552/2004, bör åtföljas av ett sådant tekniskt dokument som Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) kräver för att utfärda ett certifikat.
- (34) Vissa krav i förordning (EG) nr 552/2004 bör inte tillämpas på system som togs i drift före den 20 oktober 2005. Nationella tillsynsmyndigheter och leverantörer av flygtrafiktjänster bör ha friheten att på nationell nivå besluta om vilka förfaranden och vilka handlingar som krävs för att visa att de flygledningssystem som var i drift före den 20 oktober 2005 överensstämmer med de grundläggande kraven i förordning (EG) nr 552/2004. Genomförandebestämmelser och gemenskapsspecifikationer som antagits efter antagandet av denna förordning bör ta hänsyn till denna ordning och det bör inte leda till ett retroaktivt krav på skriftlig bevisning.
- (35) I sin slutrapport till kommissionen rekommenderade högnivågruppen att det gemensamma Sesar-programmet särskilt bör ta itu med definitionen av driftskompatibla förfaranden, system och informationsutbyte inom Europa och med omvärlden. Detta bör även inbegripa att utarbeta relevanta standarder och utveckla nya genomförandebestämmelser eller gemenskapsspecifikationer inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet.
- (36) När kommissionen antar genomförandeåtgärder som innehåller standarder fastställda av Eurocontrol bör kommissionen säkerställa att åtgärderna innefattar alla de förbättringar som behövs av de ursprungliga standarderna och till fullo ta hänsyn till behovet av att undvika dubbel lagstiftning.
- (37) Om man samtidigt vill höja standarderna för flygtrafiksäkerheten och förbättra den allmänna kvaliteten på flygledningstjänster och flygtrafiktjänster för allmän flygtrafik i Europa måste hänsyn tas till den mänskliga faktorn. Medlemsstaterna bör därför överväga att införa principerna om en "rättvissekultur".
- (38) Inför förslaget om att utöka befogenheterna för Easa till att innefatta även flygsäkerhet för flygledningstjänst bör överensstämmelse säkerställas mellan förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004, (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008.
- (39) 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⁾. Dessa åtgärder bör antas inom en lämplig tidsperiod så att tidsfristerna i denna förordning och i förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004, (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 kan hållas.
- (40) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att uppdatera åtgärder till följd av teknisk eller driftsmässig utveckling samt att fastställa de grundläggande kraven och förfarandena för att utföra vissa nätverksförvaltningsfunktioner. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 genom att komplettera dem med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (41) När det, på grund av tvingande, brådskande skäl inte är möjligt att iaktta de normala tidsfristerna för det föreskrivande förfarandet med kontroll bör kommissionen kunna tillämpa det skyndsamma förfarandet i artikel 5a.6 i beslut 1999/468/EG.
- (42) Ministeruttalandet om Gibraltars flygplats, som antogs i Córdoba den 18 september 2006 (nedan kallat *ministeruttalandet*) under det första ministermötet i forumet för dialog om Gibraltar, kommer att ersätta den gemensamma förklaring om Gibraltars flygplats som gjordes i London den 2 december 1987, och full överensstämmelse med det uttalandet kommer att betraktas som överensstämmelse med förklaringen från 1987.

⁽¹⁾ EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (43) Denna förordning tillämpas till fullo på Gibraltars flygplats i samband med och i kraft av ministeruttalandet. Utan att ministeruttalandet påverkas ska tillämpningen på Gibraltars flygplats och samtliga åtgärder som har samband med dess genomförande till fullo överensstämma med uttalandet och samtliga de bestämmelser det innehåller.
- (44) Förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 549/2004 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”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 lufttransportssystemet 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.”

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 8 ska ersättas med följande:

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

- b) Punkt 10 ska ersättas med följande:

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

- c) Följande punkt ska införas:

”13a. *generalplan för flygledningstjänsten*: den plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG (*) 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) (**).

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

(**) EUT L 64, 2.3.2007, s. 1.”

- d) Punkt 15 ska ersättas med följande:

”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.”

- e) Punkt 21 ska utgå.

- f) Punkt 22 ska ersättas med följande:

”22. *flexibel användning av luftrummet*: ett system för lufttrumsplanering 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'.”

g) Följande punkter ska införas:

"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."

h) Punkt 25 ska ersättas med följande:

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

i) Punkt 37 ska utgå.

j) Följande punkt ska läggas till:

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

3. Artikel 4 ska ersättas med följande:

"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 flygtrafik-tjänster. 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."

4. Artikel 5.4 ska ersättas med följande:

"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."

5. Artiklarna 6–11 ska ersättas med följande:

"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 flygtrafik-tjänster, sammanlutningar 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 luftrummsblock, 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 luftrumsanvändares och tjänsteleverantörers överträdelser av denna förordning 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 kvalitetshänseende säkerhet, 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 tillsynsmyndigheterna och antas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Dessa planer ska omfatta bindande nationella mål eller funktionella luftrumsblockmål och en lämplig plan för stimulansåtgärder som ska godkännas av medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga. Planerna ska upprättas i samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumets användare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare.

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

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

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

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

- d) Referensperioden för prestationssystemet 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.
- d) Bedömning av prestationsmålen på nationell eller funktionell luftrumsblocknivå på grundval av den nationella eller funktionella luftrumsblockplanen.

- e) Övervakning av de nationella prestationsplanerna eller prestationsplanerna för funktionella luftrumsblock, inbegripet lämpliga varningsmekanismer.

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 luftrumsblocken, med de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken och planen för stimulansåtgärder. Prestationsplanerna ska
- i) baseras på affärsplanerna hos leverantörerna av flygtrafiktjänster,
- ii) ta upp alla kostnadskomponenter i den nationella kostnadsbasen eller kostnadsbasen för de funktionella luftrumsblocken,
- iii) inbegripa bindande prestationsmål som är förenliga med prestationsmålen på gemenskapsnivå.
- d) Kriterier för bedömning av om de nationella eller funktionella luftrumsblockmålen överensstämmer med de gemenskapsomfattande prestationsmålen under referensperioden och för stöd av varningsmekanismer.
- e) Allmänna principer för hur medlemsstaterna ska upprätta planen för stimulansåtgärder.
- f) Principer för tillämpningen av en övergångsmekanism som är nödvändig för anpassningen till prestationssystemets funktion och som inte varar längre än tolv månader efter antagandet av genomförandebestämmelserna."

6. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Kommissionen ska regelbundet granska hur denna förordning och de åtgärder som anges i artikel 3 tillämpas, och rapportera detta till Europaparlamentet och rådet, varvid det första rapporteringstillfället ska infalla senast den 4 juni 2011, och därefter i slutet av varje sådan referensperiod som avses i artikel 11.3 d. Kommissionen får när så är motiverat i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna som går utöver de upplysningar som finns i de rapporter som dessa har lämnat in i enlighet med punkt 1 i den här artikeln.”

b) Punkt 4 ska ersättas med följande

”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.”

7. Följande artikel ska införas:

”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 (*) 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.

(*) EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.”

Artikel 2

Förordning (EG) nr 550/2004 ska ändras på följande sätt:

1. Artiklarna 2–4 ska ersättas med följande:

”Artikel 2

De nationella tillsynsmyndigheternas uppgifter

1. De nationella tillsynsmyndigheter som avses i artikel 4 i ramförordningen ska säkerställa en lämplig tillsyn av tillämpningen av denna förordning, särskilt när det gäller en säker och effektiv drift av den verksamhet som utövas av

sådana leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster för det luftrum som omfattas av ansvarsområdet för den medlemsstat som har utsett eller inrättat den aktuella myndigheten.

2. I detta syfte ska varje nationell tillsynsmyndighet organisera lämpliga inspektioner och undersökningar för att kontrollera överensstämmelsen med kraven i denna förordning, inbegripet kraven avseende personal för att tillhandahålla flygtrafiktjänster. Den berörda leverantören av flygtrafiktjänster ska underlätta detta arbete.

3. När det gäller funktionella luftrumsblock som sträcker sig över luftrum som faller under flera medlemsstaters ansvarsområde, ska de berörda medlemsstaterna ingå en överenskommelse om den tillsyn som föreskrivs i denna artikel med avseende på de leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster i dessa block.

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

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

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

Artikel 3

Behöriga organ

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

2. En sådan delegering som beviljas av en nationell tillsynsmyndighet ska gälla inom gemenskapen för en tid av tre år med möjlighet till förlängning. Nationella tillsynsmyndigheter får överlämna åt vilken som helst av de behöriga organ som är belägna inom gemenskapen att utföra dessa inspektioner och undersökningar.

*Artikel 4***Flygsäkerhetskrav**

Kommissionen ska, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, anta genomförandebestämmelser som införlivar de relevanta bestämmelserna i Eurocontrols flygsäkerhetskrav (Esarr, Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) och senare ändringar av dessa krav inom ramen för denna förordning, vid behov med lämpliga anpassningar.”

2. Artikel 5 ska utgå.

3. Artikel 7.6 och 7.7 ska ersättas med följande:

”6. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 8 och 9 ska utfärdandet av certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster medföra att dessa har möjlighet att erbjuda sina tjänster till medlemsstater, andra leverantörer av flygtrafiktjänster, användare av luftrummet och flygplatser i gemenskapen.

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

4. Artikel 8 ska ersättas med följande:

*”Artikel 8***Utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster**

1. Medlemsstaterna ska se till att flygtrafikledningstjänster tillhandahålls med ensamrätt inom särskilda luftrumsblock avseende det luftrum som de ansvarar för. I detta syfte ska medlemsstaterna utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som innehar ett giltigt certifikat i gemenskapen.

2. Vid tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster ska medlemsstaterna se till att tillämpningen av denna artikel och artikel 10.3 inte förhindras av deras nationella rättssystem i form av krav på att leverantörer av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller tjänster i ett luftrum som faller under den medlemsstatens ansvar

a) ägs av medlemsstaten eller dess medborgare, antingen direkt eller genom majoritetsägande,

b) bedriver sin huvudsakliga verksamhet eller har sitt säte i den medlemsstaten, eller

c) endast använder inrättningar i den medlemsstaten.

3. Medlemsstaterna ska fastställa de rättigheter och skyldigheter som ska uppfyllas av de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämns. Sådana skyldigheter får innehålla villkor för att i rätt tid tillhandahålla relevant information som är lämplig för att fastställa identiteten på alla luftfartygsrörelser i det luftrum som de är ansvariga för.

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

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

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

5. Följande artiklar ska införas:

*”Artikel 9a***Funktionella luftrumsblock**

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att införa funktionella luftrumsblock senast den 4 december 2012 i syfte att uppnå erforderlig kapacitet och effektivitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet och för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå samt bidra till lufttransportssystemets övergripande kvalitet och en minskad miljöpåverkan. Medlemsstaterna ska i största möjliga utsträckning samarbeta med varandra, särskilt medlemsstater som inrättar angränsande funktionella luftrumsblock, för att säkerställa överensstämmelse med denna bestämmelse. Där så är relevant får samarbetet också inbegripa tredjeländer som deltar i funktionella luftrumsblock.

2. Funktionella luftrumsblock ska särskilt

a) stödja sig på en flygsäkerhetsbevisning,

b) möjliggöra optimerad användning av luftrummet med beaktande av flygtrafikflödena,

c) säkerställa förenlighet med det europeiska flygvägsnätet som inrättats i enlighet med artikel 6 i förordningen om luftrummet,

- d) motiveras av det sammanlagda mervärdet, inbegripet optimal användning av tekniska och mänskliga resurser, grundat på lönsamhetsanalyser,
- e) säkerställa en löpande och flexibel överföring av ansvaret för flygkontrolltjänsten mellan flygtrafikledningsenheter,
- f) säkerställa förenlighet mellan de olika luftrumskonfigurationerna, bland annat genom att optimera de befintliga flyginformationsregionerna,
- g) uppfylla de villkor som härrör från regionala överenskommelser som har ingåtts inom Icao,
- h) respektera befintliga regionala avtal vid ikraftträdandet av denna förordning, särskilt avtal med europeiska tredjeländer, och
- i) underlätta förenlighet med prestationsmål för hela gemenskapen.

3. Ett funktionellt luftrumsblock ska inrättas endast genom ömsesidig överenskommelse mellan alla de medlemsstater, och, i förekommande fall, de tredjeländer, som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i det funktionella luftrumsblocket. Innan kommissionen meddelas om inrättandet av ett funktionellt luftrumsblock ska den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna överlämna erforderliga uppgifter till kommissionen, de övriga medlemsstaterna och andra berörda parter och ge dem möjlighet att inkomma med synpunkter.

4. Om ett funktionellt luftrumsblock gäller luftrum som helt eller delvis omfattas av två eller fler medlemsstaters ansvarsområde ska det avtal genom vilket luftrumsblocket inrättas innehålla de nödvändiga bestämmelserna om det sätt på vilket blocket kan ändras och det sätt på vilket en medlemsstat kan träda ut ur blocket, inbegripet övergångsarrangemang.

5. Vid problem mellan två eller flera medlemsstater om ett gränsöverskridande funktionellt luftrumsblock som rör luftrum som faller inom deras ansvarsområden, får de berörda medlemsstaterna tillsammans överlämna ärendet till kommittén för det gemensamma luftrummet för yttrande. Yttrandet ska tillställas de berörda medlemsstaterna. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska medlemsstaterna ta hänsyn till det yttrandet för att finna en lösning.

6. Efter att ha mottagit meddelandena från medlemsstaterna om de avtal och tillkännagivanden som avses i punkterna 3 och 4, ska kommissionen bedöma huruvida vart och ett av de funktionella luftrumsblocken uppfyller kraven i punkt 2 och lägga fram resultaten inför kommittén för det gemensamma luftrummet för diskussion. Om kommissionen finner att en eller flera av de funktionella luftrumsblocken inte uppfyller kraven, ska den inleda en dialog med de berörda medlemsstaterna i syfte att nå samförstånd om de åtgärder som är nödvändiga för att rätta till situationen.

7. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 6 ska de avtal och tillkännagivanden som avses i punkterna 3 och 4 meddelas kommissionen för offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning*. Den tidpunkt då beslutet träder i kraft ska anges i offentliggörandet.

8. Riktlinjer för inrättande och ändring av funktionella luftrumsblock ska utarbetas senast den 4 december 2010 i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2 i ramförordningen.

9. Kommissionen ska senast den 4 december 2011 och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen anta genomförandebestämmelser avseende de uppgifter som den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ska tillhandahålla innan ett funktionellt luftrumsblock inrättas och ändras i enlighet med punkt 3 i den här artikeln.

Artikel 9b

Systemsamordnare för de funktionella luftrumsblocken

1. För att underlätta inrättandet av ett funktionellt luftrumsblock får kommissionen utse en fysisk person som systemsamordnare för de funktionella luftrumsblocken ('samordnaren'). Kommissionen ska handla i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9a.5 ska samordnaren på begäran av samtliga berörda medlemsstater och, i förekommande fall, tredjeländer som deltar i samma funktionella luftrumsblock underlätta förhandlingarna, för att det ska gå snabbare att inrätta funktionella luftrumsblock. Samordnaren ska agera på grundval av ett mandat från samtliga berörda medlemsstater och, i förekommande fall, tredjeländer som deltar i samma funktionella luftrumsblock.

3. Samordnaren ska agera opartiskt, i synnerhet gentemot medlemsstaterna, tredjeländerna, kommissionen och intressenterna.

4. Samordnaren ska inte avslöja några uppgifter som denne erhållit när han utfört sitt uppdrag, utom då berörd medlemsstat eller berörda medlemsstater och, i förekommande fall, berörda tredjeländer godkännt detta.

5. Samordnaren ska rapporterna till kommissionen, kommittén för det gemensamma luftrummet och till Europaparlamentet var tredje månad efter sin tillsättning. Rapporten ska innehålla en sammanfattning av förhandlingarna och resultaten av dessa.

6. Samordnarens uppdrag ska upphöra när det sista avtalet om funktionella luftrumsblock är undertecknat, dock senast den 4 december 2012."

6. Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

Förhållandet till militära myndigheter

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

7. Artikel 12.3 ska ersättas med följande:

”3. Vid tillhandahållande av ett paket av tjänster ska leverantörer av flygtrafiktjänster identifiera och lämna upplysning om de kostnader och inkomster som härrör från flygtrafiktjänster, uppdelade i enlighet med det avgiftssystem för flygtrafiktjänster som avses i artikel 14 och, vid behov, ge en sammanställd redovisning för tjänster som inte är flygtrafiktjänster på samma sätt som de skulle vara tvungna att göra om de berörda tjänsterna tillhandahölls av separata företag.”

8. Artikel 14 ska ersättas med följande:

”Artikel 14

Allmänt

I enlighet med kraven i artiklarna 15 och 16 ska avgiftssystemet för flygtrafiktjänster bidra till större insyn med avseende på fastställande, påläggande och uttagande av avgifter från luftrumets användare, och bidra till kostnadseffektivitet i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och till effektiva flygningar, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls. Detta system ska också överensstämja med artikel 15 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart och med Eurocontrols avgiftssystem för undervägsavgifter.”

9. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

Principer

1. Avgiftssystemet ska grundas på de beräknade kostnader för flygtrafiktjänster som tjänsteleverantörerna ådragit sig till gagn för luftrumets användare. Avgiftssystemet ska fördela dessa kostnader mellan olika användarkategorier.

2. Följande principer ska tillämpas vid fastställandet av kostnadsbasen för utgifter:

a) Den kostnad som ska fördelas mellan luftrumets användare ska vara den fastställda kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration. Den fastställda kostnaden ska vara

den kostnad som fastställs av medlemsstaterna på nationell nivå eller inom funktionella luftrumsblock antingen i början av referensperioden för varje kalenderår av den referensperiod som avses i artikel 11 i ramförordningen eller under referensperioden, efter lämpliga anpassningar för att tillämpa varningsmekanismerna i artikel 11 i ramförordningen.

- b) De kostnader som ska beaktas i detta sammanhang ska vara de kostnader i relation till de hjälpmedel och tjänster som är föreskrivna och införlivade enligt Icaos regionala flygtrafikplan för den europeiska regionen. De kan även omfatta sådana kostnader som nationella tillsynsmyndigheter och/eller behöriga organ ådragit sig, samt andra kostnader som den berörda medlemsstaten och tjänsteleverantören ådragit sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. De ska inte omfatta kostnader för påföljder som medlemsstaterna fastställer enligt artikel 9 i ramförordningen eller kostnader för eventuella korrigeringsåtgärder som medlemsstater vidtar i enlighet med artikel 11 i ramförordningen.
- c) Medlemsstaterna ska när det gäller de funktionella luftrumsblocken och som en del av sina ramavtal göra rimliga ansträngningar för att enas om gemensamma principer för avgiftssystem.
- d) Kostnaden för olika flygtrafiktjänster ska identifieras separat i enlighet med artikel 12.3.
- e) Korssubventionering ska inte vara tillåten mellan en-route-tjänster och terminaltjänster. Kostnader som hör till både terminaltjänster och en-route-tjänster ska fördelas proportionellt mellan dessa på grundval av en öppen metod. Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster ska vara tillåten i endera av dessa två kategorier endast när detta motiveras av objektiva skäl och under förutsättning att den är tydligt identifierbar.
- f) Insyn i beräkningen av avgifter ska garanteras. Tillämpningsföreskrifter för tjänsteleverantörernas tillhandahållande av information ska fastställas för att göra det möjligt att granska deras prognoser, faktiska kostnader och intäkter. Information ska regelbundet utbytas mellan nationella tillsynsmyndigheter, tjänsteleverantörer, luftrumets användare, kommissionen och Eurocontrol.
3. Medlemsstaterna ska iakttä följande principer när de fastställer avgifter i enlighet med punkt 2:
- a) Avgifter ska fastställas för tillgängligheten av flygtrafiktjänster på ett icke-diskriminerande sätt. När avgifter tas ut från olika användare av luftrummet för samma tjänst ska ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori.

- b) Undantag för vissa användare, i synnerhet operatörer av lätta flygplan och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag inte läggs över på andra användare.
- c) Avgifter ska fastställas per kalenderår på grundval av den fastställda kostnaden eller kan fastställas enligt de villkor som tagits fram av medlemsstaterna för hur maximivån för enhetsavgiften eller för inkomsten ska fastställas för varje år under en period på högst fem år.
- d) Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som ger en rimlig avkastning på tillgångar för att bidra till nödvändiga kapitalförbättringar.
- e) Avgifterna ska avspegla kostnaderna för de flygtrafiktjänster och anläggningar som görs tillgängliga för luftrumets användare, med beaktande av den relativa produktionskapaciteten hos de olika typerna av berörda luftfartyg.
- f) Avgifterna ska främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet samt uppnå prestationsmålen, och de ska främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster samtidigt som de minskar luftfartens miljöpåverkan. För detta ändamål, och i förhållande till medlemsstaternas eller de funktionella luftrumsblockens prestationsplaner, får nationella tillsynsmyndigheter fastställa mekanismer, inbegripet stimulansåtgärder i form av ekonomiska för- och nackdelar, för att stimulera leverantörer av flygtrafiktjänster och/eller luftrumets användare att stödja förbättringar i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, till exempel ökad kapacitet, minskning av förseningar och hållbar utveckling, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls.

4. Kommissionen ska anta närmare genomförandebestämmelser för denna artikel i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen.”

10. Följande artikel ska införas:

”Artikel 15a

Gemensamma projekt

1. Gemensamma projekt kan bidra till ett framgångsrikt genomförande av generalplanen för flygledningstjänsten. Sådana projekt ska stödja målen i denna förordning för att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet inom sådana nyckelområden som kapacitet, flygeffektivitet, kostnadseffektivitet samt miljömässig hållbarhet, inom ramen för de övergripande säkerhetsmålen.

2. Kommissionen får, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, ta fram vägledande material om hur sådana projekt kan stödja genomförandet av generalplanen för flygledningstjänsten.

Detta vägledande material får inte påverka mekanismerna för genomförande av sådana projekt om ett funktionellt luftrumsblock som parterna i dessa block kommit överens om.

3. Kommissionen får, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, även besluta att upprätta gemensamma projekt för nätverksrelaterade funktioner, som är särskilt betydelsefulla för en förbättring av den övergripande kvaliteten i flyglednings- och flygtrafiktjänster i Europa. Sådana gemensamma projekt får anses kvalificerade för stöd av gemenskapsmedel inom den fleråriga budgetramen. Därför ska kommissionen, utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet att besluta om hur de ska använda sina ekonomiska resurser, utföra en oberoende lönsamhetsanalys och lämpliga samråd med medlemsstaterna och berörda aktörer i enlighet med artikel 10 i ramförordningen, och undersöka alla lämpliga finansieringsformer för detta ändamål. Kostnaderna för genomförande av gemensamma projekt ska ersättas i enlighet med principerna om öppenhet och icke-diskriminering.”

11. Artiklarna 16–18 ska ersättas med följande:

”Artikel 16

Kontroll av överensstämmelse

1. Kommissionen ska, i samarbete med medlemsstaterna, säkerställa fortlöpande granskning av överensstämmelsen med de principer och regler som avses i artiklarna 14 och 15. Kommissionen ska sträva efter att inrätta nödvändiga mekanismer för att Eurocontrols sakkunskap ska kunna tas i anspråk och ska meddela resultaten av granskningen till medlemsstaterna, Eurocontrol och företrädare för luftrumets användare.

2. På begäran av en eller flera medlemsstater som anser att de principer och regler som avses i artiklarna 14 och 15 inte har tillämpats korrekt, eller på kommissionens eget initiativ, ska kommissionen genomföra en undersökning av varje påstående om bristande efterlevnad eller bristande tillämpning av den eller de berörda principerna och/eller reglerna. Kommissionen ska utan att det påverkar tillämpningen av artikel 18.1 meddela resultaten av undersökningen till medlemsstaterna, Eurocontrol och företrädare för luftrumets användare. Kommissionen ska, inom två månader från det att den fått en begäran och efter att ha hört den berörda medlemsstaten och samrått med kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2 i ramförordningen, fatta ett beslut om tillämpningen av artiklarna 14 och 15 i denna förordning och om huruvida den berörda tillämpningen får fortsätta att tillämpas.

3. Kommissionen ska rikta sitt beslut till medlemsstaterna och informera tjänsteleverantören, i den mån denne är rättsligt berörd, om sitt beslut. En medlemsstat får hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet, som ska fatta beslut med kvalificerad majoritet, får fatta ett annat beslut inom en månad.

Artikel 17

Översyn av bilagor

De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av bilagorna i syfte att ta hänsyn till den tekniska eller driftsmässiga utvecklingen ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.

Kommissionen kan, vid tvingande, brådskande skäl, tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 5.5 i ramförordningen.

Artikel 18

Sekretess

1. De nationella tillsynsmyndigheterna, i enlighet med sin nationella lagstiftning, och kommissionen får inte röja förtrolig information, särskilt om informationen avser leverantörer av flygtrafiktjänster, deras affärsmässiga förhållanden eller deras kostnadskomponenter.

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

3. Information och data som lämnas enligt avgiftssystemet i artikel 14 ska offentliggöras.”

12. Följande artikel ska införas:

”Artikel 18a

Granskning

Kommissionen ska senast den 4 december 2012 överlämna en undersökning till Europaparlamentet och rådet, med en utvärdering av de rättsliga, säkerhetsmässiga, näringslivsmässiga, ekonomiska och sociala effekterna av tillämpningen av marknadsprinciper på tillhandahållandet av kommunikations-, navigerings-, övervaknings- och flygbriefingtjänster, jämfört med befintliga eller alternativa organisatoriska principer och med hänsyn till utvecklingen inom de funktionella luftfartsblocken och i den teknik som finns.”

13. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

”KRAV FÖR BEHÖRIGA ORGAN”.

b) Inledningen ska ersättas med följande:

”De behöriga organen ska uppfylla följande:”

Artikel 3

Förordning (EG) nr 551/2004 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska utgå.

2. Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

En europeisk övre flyginformationsregion (EUIR)

1. Gemenskapen och dess medlemsstater ska sträva efter att inrätta en gemensam europeisk övre flyginformationsregion (EUIR) som erkänns av Icao. I detta syfte ska kommissionen i frågor som omfattas av gemenskapens behörighet ge rådet en rekommendation i enlighet med artikel 300 i fördraget senast den 4 december 2011.

2. EUIR ska utformas så att den omfattar det luftrum som omfattas av medlemsstaternas ansvar i enlighet med artikel 1.3 och den får även omfatta luftrum tillhörande tredjeländer i Europa.

3. Inrättandet av EUIR ska inte påverka medlemsstaternas ansvar för utnämning av leverantörer av flygtrafiklednings-tjänster för luftrum som omfattas av deras ansvar i enlighet med artikel 8.1 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

4. Medlemsstaterna ska behålla sitt ansvar gentemot Icao inom de geografiska gränserna för de övre flyginformationsregionerna och de flyginformationsregioner som Icao har tilldelat dem vid denna förordnings ikraftträdande.”

3. Följande artikel ska införas:

”Artikel 3a

Digital luftfartsinformation

1. Utan att det påverkar medlemsstaternas offentliggörande av luftfartsinformation och i överensstämmelse med det offentliggörandet ska kommissionen, i samarbete med Eurocontrol, säkerställa tillgången till luftfartsinformation av hög kvalitet i digital form som presenteras på ett harmoniserat sätt och som uppfyller kraven hos alla relevanta användare i fråga om uppgifternas kvalitet och aktualitet.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 ska kommissionen

a) se till att det utvecklas en infrastruktur för luftfartsinformation på gemenskapsnivå i form av en digital integrerad briefingportal med obegränsad tillgång för berörda parter. Den infrastrukturen ska integrera tillgången till och tillhandahållandet av sådana begärda uppgifter som till exempel, men inte begränsat till, luftfartsinformation, information från rapportplatser för flygtrafikledningen, meteorologisk information och information om flödesplanering,

b) stödja en modernisering och harmonisering av tillhandahållandet av luftfartsinformation i dess vidaste bemärkelse i nära samarbete med Eurocontrol och Icao.

3. Kommissionen ska anta närmare genomförandebestämmelser för denna artikel i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen.”

4. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Trafikregler för luftfart och luftrumsklassificering

Kommissionen ska, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, anta genomförandebestämmelser för att

a) anta relevanta bestämmelser med avseende på trafikregler för luftfart, baserad på Icaos standarder och rekommenderade förfaranden,

b) harmonisera tillämpningen av Icaos luftrumsklassificering med lämplig anpassning, för att säkerställa ett sammanhängande tillhandahållande av säkra och effektiva flygtrafikledningstjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet.”

5. Artikel 5 ska utgå.

6. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Nätverkets förvaltning och utformning

1. Nätverket för flygledningstjänsten ska genom sina uppgifter möjliggöra optimerad användning av luftrummet och säkerställa att luftrummet användare kan trafikera förstahandsflygvägar, samtidigt som maximal tillgång till luftrum och flygtrafik tjänster möjliggörs. Dessa uppgifter ska inrikta sig på stöd till initiativ på nationell nivå och på nivån av funktionella luftrumsblock och utföras med respekt för principen om åtskillnad mellan regleringsuppgifter och driftsmässiga uppgifter.

2. För att uppnå de mål som avses i punkt 1 ska kommissionen, utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för nationella flygvägar och luftrumsstrukturer, se till att följande uppgifter utförs:

a) Utveckling av det europeiska flygvägsnätet.

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

De uppgifter som förtecknas i första stycket ska inte inbegripa antagandet av bindande bestämmelser av allmän räckvidd eller fattandet av politiska beslut. De ska ta hänsyn till förslag som framlagts på nationell nivå och på nivån av funktionella luftrumsblock. De ska utföras i samarbete med militära myndigheter i enlighet med överenskomna rutiner för flexibel användning av luftrummet.

Kommissionen får, efter samråd med kommittén för det gemensamma luftrummet och i överensstämmelse med de genomförandebestämmelser som avses i punkt 4, överlåta åt Eurocontrol eller något annat opartiskt och behörigt organ att utföra de uppgifter som förtecknas i första stycket. Dessa uppgifter ska, på medlemsstaternas och de berörda parternas vägnar, utföras på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt. De ska styras på lämpligt sätt, med erkännande av principen om separat ansvar för tillhandahållande av tjänster respektive reglerande uppgifter, med beaktande av behoven för hela nätverket för flygledningstjänsten och med deltagande av luftrummet användare och leverantörerna av flygtrafik tjänster.

3. Kommissionen får, efter vederbörligt samråd med berörda parter inom näringslivet, utöka förteckningen över uppgifter i punkt 2 med ytterligare uppgifter. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.

4. Närmare bestämmelser för genomförandet av de åtgärder som avses i denna artikel, med undantag för dem som avses i punkterna 6–9, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen. Genomförandebestämmelserna ska framför allt avse följande:

a) Samordningen och harmoniseringen av processer och förfaranden för att effektivisera förvaltningen av frekvenser för flyget, inbegripet framtagning av principer och kriterier.

b) Den centrala uppgiften att samordna arbetet med att tidigt identifiera och tillgodose behoven av frekvenser inom de frekvensband som tilldelats den allmänna flygtrafiken i Europa, till stöd för utformningen och driften av det europeiska luftfartssystemet.

c) Ytterligare uppgifter för nätverket för flygledningstjänsten, enligt definitionerna i generalplanen för flygledningstjänsten.

d) Detaljerade arrangemang för beslutsfattande i samarbete mellan medlemsstaterna, leverantörerna av flygtrafik tjänster och förvaltningen av lufttransportnätet, i anslutning till de uppgifter som avses i punkt 2.

e) Förfaranden för samråd med berörda parter vid beslutsfattandet på både nationell och europeisk nivå.

f) Arbetet med att mellan förvaltningen av lufttransportnätet och de nationella frekvensförvaltarna fördela uppgifter och ansvar inom det radiospektrum som av Internationella telekommunikationsunionen upplåtits för allmän flygtrafik, så det skapas garantier för att den nationella frekvensförvaltningen fortsätter sköta sådana uppgifter som inte påverkar nätet. I sådana fall som faktiskt påverkar nätet ska de nationella frekvensförvaltarna samarbeta med dem som ansvarar för förvaltningen av lufttransportnätet för att frekvenserna ska användas så ändamålsenligt som möjligt.

5. Andra aspekter av luftrumets utformning än de som avses i punkt 2 ska behandlas på nationell nivå eller på nivån av funktionella luftrumsblock. Denna utformningsprocess ska beakta trafikbelastningar och komplexitet, nationella prestationsplaner eller prestationsplaner för funktionella luftrumsblock och ska inbegripa fullt samråd med relevanta användare av luftrummet eller relevanta grupper som företräder användare av luftrummet, och i förekommande fall, militära myndigheter.

6. Medlemsstaterna ska överlåta åt Eurocontrol eller något annat opartiskt och behörigt organ att, under vederbörlig tillsyn, förvalta flödesplaneringen.

7. Genomförandebestämmelserna för flödesplaneringen, inbegripet de nödvändiga tillsynsförfarandena, ska utvecklas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5.2 i ramförordningen och antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i ramförordningen, för att den tillgängliga luftrumskapaciteten ska användas så ändamålsenligt som möjligt och flödesplaneringen förbättras. Dessa bestämmelser ska grundas på öppenhet och effektivitet så att kapaciteten kan tillhandahållas på ett flexibelt sätt inom de angivna tidsramarna, i överensstämmelse med rekommendationerna i Icaos regionala plan för flygtrafiktjänst för Europaregionen (ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region).

8. Genomförandebestämmelserna för flödesplanering ska stödja driftsmässiga beslut som fattas av leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftrumets användare och ska omfatta följande områden:

- a) Färdplanering.
- b) Användning av tillgänglig luftrumskapacitet under alla faser av flygningen, även tilldelning av avgångstider.
- c) Den allmänna flygtrafikens användning av flygvägar, inbegripet
 - skapandet av en enda publikation för flygvägar och flödesplanering,
 - alternativ för omläggning av allmän flygtrafik från hårt belastade områden, och

— prioriteringsregler för allmän flygtrafiks tillträde till luftrummet, särskilt under hårt belastade perioder och krisperioder.

9. När kommissionen utvecklar och antar genomförandebestämmelserna ska kommissionen, beroende på vad som är lämpligt och utan att det inkräktar på säkerheten, ta hänsyn till överensstämmelse mellan färdplaner och avgångstider samt den nödvändiga samordningen med angränsande regioner.”

7. Artikel 9 ska utgå.

Artikel 4

Förordning (EG) nr 552/2004 ska ändras på följande sätt:

1. Följande artikel ska införas:

”Artikel 6a

Alternativ kontroll av överensstämmelse

Ett certifikat som utfärdats i enlighet med 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 (*) och som gäller komponenter eller system ska, vid tillämpning av artiklarna 5 och 6 i den här förordningen, anses utgöra en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, eller en EG-försäkran om kontroll, om det styrker överensstämmelse med de grundläggande kraven i den här förordningen och de relevanta genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.

(*) EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.”

2. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Översyn av bilagor

De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av bilagorna i syfte att ta hänsyn till den tekniska eller driftsmässiga utvecklingen ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.4 i ramförordningen.”

3. I artikel 10 ska följande punkt införas:

”2a. Vid tillämpningen av punkt 2 i denna artikel får medlemsstaterna förklara att system och komponenter av det europeiska nätverket för flygledningstjänst följer de grundläggande kraven och undanta dem från föreskrifterna i artiklarna 5 och 6.”

4. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

a) I del A punkt 2 ska första stycket ersättas med följande:

”Det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och dess komponenter ska på ett samordnat sätt stödja nya överenskomna och godkända driftsystem som förbättrar flygtrafiktjänsternas kvalitet, hållbarhet och effektivitet, särskilt med avseende på flygsäkerhet och kapacitet.”

b) Del B ska ändras på följande sätt:

i) Första stycket i punkt 3.1.2 ska ersättas med följande:

”System för bearbetning av färdplandata ska möjliggöra ett successivt införande av avancerade, överenskomna och godkända driftsystem för hela flygningen, särskilt i enlighet med generalplanen för flygledningstjänsten.”

ii) Punkt 3.2.2 ska ersättas med följande:

”3.2.2 Stöd till nya driftsystem

Databehandlingssystem för övervakning ska möjliggöra successiv tillgång till nya källor

med övervakningsinformation på ett sådant sätt att den allmänna kvaliteten på tjänsten förbättras, särskilt i enlighet med generalplanen för flygledningstjänsten.”

iii) Punkt 4.2 ska ersättas med följande:

”4.2 Stöd till nya driftsystem

System för kommunikationstjänsten ska underlätta genomförandet av avancerade, överenskomna och godkända driftsystem för hela flygningen, särskilt i enlighet med generalplanen för flygledningstjänsten.”

Artikel 5

Ikraftträdande

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

Artikel 6.2 och 6.6 i förordning (EG) nr 551/2004, i deras lydelse enligt den här förordningen, ska tillämpas från och med den dag som anges i deras respektive genomförandebestämmelser, men senast den 4 december 2012.

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

Utfärdad i Strasbourg den 21 oktober 2009.

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
J. BUZEK

På rådets vägnar
Ordförande
C. MALMSTRÖM