



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim
(herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2020) 187 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Het gemeenschappelijk Europees luchtruim (Single European Sky, SES) heeft tot doel het Europees luchtruim op efficiëntere wijze te organiseren en te beheren door een hervorming van de luchtverkeersleidingsdiensten. Er zijn twee uitgebreide wetgevingspakketten met betrekking tot het gemeenschappelijk Europees luchtruim opgesteld - “SES I” en “SES II”, bestaande uit vier verordeningen¹.

De ervaring die sinds 2004 met SES I en sinds 2009 met SES II is opgedaan, heeft aangetoond dat de beginselen en de algemene oriëntatie van het SES nog steeds geldig zijn en derhalve moeten worden gehandhaafd. Ondanks dit wetgevingscorpus blijven de kosten van het luchtverkeersbeheer echter nog steeds hoog en zijn er nog steeds vertragingen, wat schadelijk is voor het milieu. Deze situatie is te wijten aan de beperkte capaciteit en aan de inefficiëntie in het luchtverkeersbeheer, met congestie tot gevolg, zelfs in normale omstandigheden. Het is duidelijk dat de doelstellingen die zijn vastgesteld toen het SES voor het eerst werd opgericht, niet volledig bereikt zijn binnen het verwachte tijdsbestek.

Dit gewijzigde voorstel heeft dan ook niet alleen tot doel de huidige inefficiëntie bij het verlenen van ATM, die schadelijk is voor het milieu, weg te werken, maar ook de nuttige aspecten van ATM die actief kunnen leiden tot verbeteringen en die de ecologische voetafdruk van de luchtvaart verder kunnen helpen verkleinen, zoals flexibelere verlening van datadiensten en stimulansen, te versterken.

Het oorspronkelijke voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (herschikking) (bekend onder de afkorting SES2+) werd op 11 juni 2013 door de Commissie vastgesteld. Het had tot doel de luchtvaartnavigatiediensten sneller te hervormen zonder af te wijken van de oorspronkelijke doelstellingen en beginselen.

Sinds de vaststelling van het voorstel, en meer in het algemeen in het afgelopen decennium, is de luchtvaartsector verder geëvolueerd; deze evolutie werd gekenmerkt door technologische ontwikkelingen en een aanhoudende groei van het verkeer tot begin 2020. De COVID-19-pandemie heeft het luchtverkeer scherp doen terugvallen en heeft aangetoond dat het SES

¹ Verordening (EG) nr. 549/2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening"); Verordening (EG) nr. 550/2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening"); Verordening (EG) nr. 551/2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening"); Verordening (EG) nr. 552/2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer ("de interoperabiliteitsverordening").

Het pakket dat is samengesteld uit die verordeningen in hun oorspronkelijke versie staat bekend als “SES I”. Deze vier verordeningen zijn gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009, die bekend staat als “SES II”.

Verordening (EG) nr. 552/2004 is ondertussen ingetrokken, met inachtneming van een overgangsperiode voor sommige bepalingen, bij Verordening (EU) 2018/1139 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart.

structureel niet veerkrachtig genoeg is omdat de dienstverlening nauwelijks kan worden aangepast aan de ontwikkelingen in het verkeer. Ook de politieke context is geëvolueerd. De vaststelling van de Overeenkomst van Parijs houdt in dat de luchtvaart moet bijdragen tot de vermindering van de CO₂-uitstoot (terwijl de emissies tot dusver aanhoudend en snel zijn gestegen). In december 2019 heeft de Commissie haar mededeling over de Europese Green Deal vastgesteld, waarin zij zich tot doel stelt koolstofneutraal te worden en de emissies van het vervoer tegen 2050 met 90 % te verminderen. Het wetgevingsvoorstel voor SES2+ moet worden geactualiseerd, zodat het deze veranderingen weerspiegelt.

Om de sector in staat te stellen zijn economisch potentieel beter te benutten en tegelijk duurzamer te worden, moet de herziening van het voorstel ervoor zorgen dat luchtvaartnavigatiediensten flexibeler kunnen worden verleend en geschikt zijn voor de huidige en toekomstige operationele omgeving. De voorgestelde regels moeten het mogelijk maken de capaciteit snel en efficiënt aan te passen aan een toename of afname van de vraag of aan uiteenlopende geografische behoeften. Dit zou ook bijdragen tot de doelstellingen van de Europese Green Deal en meer concreet tot de vermindering van de CO₂-emissies in de luchtvaartsector, wat van cruciaal belang is. De vermindering van de emissies moet worden bereikt via een pakket van verschillende maatregelen, waarvan vele pas op langere termijn effect zullen sorteren. Een tijdige herziening van het SES-systeem en de toepassing van de daaruit voortvloeiende nieuwe regels kunnen echter al vanaf het begin, in 2025, leiden tot een eerste concrete afname van de CO₂-emissies.

Naast de noodzaak van een algehele herziening, zijn er ook specifieke redenen om het voorstel voor SES2+ te wijzigen:

- De tekst moet worden vereenvoudigd en in overeenstemming worden gebracht met de relevante wetgeving van de Unie die van kracht is geworden sinds de onderhandelingen over het oorspronkelijke voorstel voor SES2+ uit 2013 zijn vastgelopen²;
- Sommige definities en regels moeten worden aangepast om rekening te houden met de inbreng van belanghebbenden, de opgedane ervaring en relevante conclusies van recente verslagen en onderzoeken³;
- Het lijkt passend rekening te houden met de aanbevelingen in het verslag van de Groep van wijzen over de toekomst van het gemeenschappelijke Europese luchtruim⁴.
- Dit geldt ook voor aanbevelingen die voortvloeien uit het proefproject van het Europees Parlement inzake de toekomstige architectuur van het Europees luchtruim en uit de verslagen van de Europese Rekenkamer.
- Het is ook belangrijk dat rekening wordt gehouden met recente technologische ontwikkelingen in de luchtvaartsector en met de verbintenissen in de Europese Green Deal om de vervoerssector koolstofvrij te maken.

² In de eerste plaats Verordening (EU) 2018/1139.

³ Zie bijlage III van het begeleidende werkdocument van de diensten.

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

Ondanks een aantal wijzigingen streeft dit gewijzigde voorstel dezelfde doelstellingen na als het voorstel van 2013 voor SES2+, zij het in sommige gevallen met verschillende middelen. In sommige gevallen zijn de oplossingen die overeenstemmen met de in de effectbeoordeling uit 2013 vastgestelde voorkeursopties behouden, maar sommige oplossingen zijn geactualiseerd om beter aan te sluiten bij veranderingen in de sector. In deel 4 van het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie worden de wijzigingen in detail beschreven en met bewijsstukken gestaafd.

Aangezien de belangrijkste doelstellingen en voorkeursopties in de effectbeoordeling in essentie behouden blijven, is het onwaarschijnlijk dat de hier voorgestelde regels aanzienlijk verschillende economische, ecologische of sociale gevolgen zullen hebben in vergelijking met het oorspronkelijke voorstel voor SES2+. Het is dan ook niet nodig een nieuwe effectbeoordeling uit te voeren voor het onderhavige gewijzigde voorstel; de analyse in het hierboven genoemde werkdocument van de diensten van de Commissie blijft valabel.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

In 2015 heeft de Commissie in haar luchtvaartstrategie voor Europa⁵ de medewetgevers ertoe opgeroepen de verordening in het voorstel voor SES2+ snel goed te keuren. De wijziging van dat voorstel is volledig in overeenstemming met de algemene strategie van de Commissie voor dit beleidsterrein en moet met name de vooruitgang met betrekking tot dit wetgevingsdossier vergemakkelijken.

De wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim hangt nauw samen met het corpus van Uniewetgeving inzake luchtvaartveiligheid en met de taken die zijn toevertrouwd aan het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (“het Agentschap”)⁶. Dit voorstel is onder meer bedoeld om de wetgeving te vereenvoudigen door bepaalde overlappingsen tussen de bestaande regels weg te werken en om de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim in overeenstemming te brengen met de EASA-basisverordening.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

In de mededeling van de Commissie over de Europese Green Deal wordt gesteld dat de verbetering van de SES-regels kan bijdragen tot de vermindering van de CO₂-emissies in de luchtvaartsector. Die verbetering zou met name de congestie beperken en het dus mogelijk maken om vaker directe routes te gebruiken. Het voorstel bevat ook belangrijke elementen die gericht zijn op een verdere digitalisering en het versterken van de interne markt, twee andere prioriteiten van de Commissie.

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

⁶ Verordening (EU) 2018/1139.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag van de voorgestelde wijziging is artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

Artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie verleent de Unie het recht op te treden op dit gebied, dat een gedeelde bevoegdheid is.

Luchtverkeersbeheer valt sinds 2004 onder het Unierecht; de lidstaten hebben niet het recht dit autonoom te wijzigen. Wat de inhoud betreft, is luchtverkeersbeheer van nature van invloed op het luchtruim van de hele Europese Unie, en grensoverschrijdend verkeer van personen, goederen, diensten en kapitaal is inherent aan de luchtvaart; dit kan dus het efficiëntst worden aangepakt op het niveau van de Unie.

Er moet actie worden ondernomen op het niveau van de Unie om de versnippering van het Europees luchtruim weg te werken, zodat dit luchtruim efficiënter kan worden beheerd, het capaciteitstekort vanuit algemeen perspectief kan worden aangepakt en zo de vertragingen en de daaruit voortvloeiende extra emissies kunnen worden tegengegaan.

• Evenredigheid

Het voorstel gaat niet verder dan nodig is om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken. De kernelementen ervan worden ondersteund door de verschillende bijdragen die zijn vermeld in bijlage III bij het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie.

• Keuze van het instrument

Het oorspronkelijke voorstel hield in dat de bestaande verordeningen werden gewijzigd en, omwille van de duidelijkheid, werden herschikt tot één verordening. Deze aanpak blijft gerechtvaardigd, en daarom moet gebruik worden gemaakt van hetzelfde instrument van een herschikte verordening, met inachtneming van de nodige inhoudelijke wijzigingen.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

Het is niet nodig een nieuwe effectbeoordeling uit te voeren in aanvulling op die voor het oorspronkelijke voorstel uit 2013 [SWD (2013) 206 final] omdat de hoofddoelstellingen en de voorkeursopties niet significant zijn gewijzigd en de economische, ecologische of sociale gevolgen van de voorgestelde tekst niet significant verschillen van de verwachte gevolgen van het oorspronkelijke voorstel voor SES2+.

Het werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit gewijzigd voorstel [verwijzing invoegen] bevat echter aanvullende bewijzen en analyses, met name met betrekking tot updates van de oplossingen om de voorkeursopties uit 2013 te verwezenlijken. Die updates vormen een weerspiegeling van veranderingen in de sector en andere nieuwe of gewijzigde

middelen om de gestelde doelen te bereiken. Andere aanvullende elementen zijn gebaseerd op uiteenlopende input die de afgelopen jaren is verzameld. In 2017 heeft de Europese Rekenkamer een speciaal verslag opgesteld over het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met aanbevelingen voor de Commissie. Deze analyse werd in 2019 gevolgd door een ander speciaal verslag van de Rekenkamer over de regulering van de modernisering van het luchtverkeersbeheer in de EU. Dat verslag bevat aanbevelingen voor de Commissie, die ofwel rechtstreeks in het onderhavige gewijzigde voorstel aan de orde komen of die kunnen worden behandeld via handelingen van de Commissie op basis van bestaande of voorgestelde bevoegdheidsdelegaties.

In 2019 werd een Groep van wijzen opgericht, bestaande uit vijftien vooraanstaande deskundigen op dit gebied, om de huidige situatie en de toekomstige behoeften op het gebied van luchtverkeersbeheer in de EU te beoordelen. Na verscheidene maanden van overleg in de vorm van hoorzittingen met alle relevante operationele belanghebbenden heeft de groep in april 2019 het Verslag van de groep van wijzen over de toekomst van het gemeenschappelijk Europees luchtruim opgesteld⁷, dat het gemeenschappelijk standpunt van de groep weergeeft en tien aanbevelingen bevat. Parallel daarmee heeft het Europees Parlement opdracht gegeven voor een proefproject over de toekomstige architectuur van het Europese luchtruim; dit heeft eveneens geleid tot een verslag, in maart 2019. Onder het Finse voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie werd in september 2019 een conferentie op hoog niveau over de toekomst van het gemeenschappelijk Europees luchtruim gehouden, die geleid heeft tot een ondertekende gemeenschappelijke verklaring van belanghebbenden waarin de Europese instellingen worden aangespoord om het regelgevingskader en de institutionele structuur te vereenvoudigen, zodat een antwoord kan worden geboden op de huidige en toekomstige behoeften van het Europese luchtverkeersbeheer en het geschikt kan worden gemaakt voor het beoogde doel.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

• Artikelsgewijze toelichting

Zoals vroeger het geval was, wordt ook nu voorgesteld om de bestaande SES-verordeningen samen te voegen tot één verordening; dit heeft geleid tot een aantal wijzigingen. Het nieuwe instrument bestaat uit zes hoofdstukken:

- Hoofdstuk I: Algemene bepalingen
- Hoofdstuk II: Nationale toezichthoudende instanties
- Hoofdstuk III: Dienstverlening
- Hoofdstuk IV: Netwerkbeheer

⁷

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

- Hoofdstuk V: Luchtruim, interoperabiliteit en technologische innovatie

- Hoofdstuk VI: Slotbepalingen

In deze context wordt voorgesteld om elementen die overlappen met Verordening (EU) 2018/1139 te schrappen. Bepaalde details worden tegelijk ook gewijzigd in Verordening (EU) 2018/1139, om te garanderen dat de twee verordeningen sporen met elkaar. Aangezien Verordening (EG) nr. 552/2004 is ingetrokken bij Verordening (EU) 2018/1139 wordt er geen rekening meer mee gehouden in het onderhavige gewijzigde voorstel. De doelstelling van interoperabiliteit in het gemeenschappelijk Europees luchtruim is echter gehandhaafd.

Nationale toezichthoudende instanties (artikelen 3, 4 en 5, te lezen in combinatie met het nieuwe artikel 114 decies van Verordening (EU) 2018/1139, dat tegelijk, maar in een afzonderlijk voorstel wordt voorgesteld⁸)

Een van de belangrijkste punten waarop, volgens de effectbeoordeling, actie moet worden ondernomen, is het versterken van de nationale toezichthoudende instanties, niet alleen aangaande hun onafhankelijkheid en deskundigheid, maar ook wat hun middelen betreft. Daarom is in artikel 3 beschreven in welke mate de instanties onafhankelijk moeten zijn van de dienstverleners waarop ze toezicht moeten houden, en van om het even welke andere publieke of private entiteit. De toepassing van de voorgestelde regeling vereist een voorafgaande administratieve reorganisatie in sommige lidstaten; daarom wordt ook voorgesteld in dit verband een overgangsperiode van 48 maanden toe te staan (ontwerp-artikel 46, lid 2). Voorts worden meer expliciete eisen gesteld met betrekking tot de bevoegdheden en onafhankelijkheid van het aangeworven personeel, met name de personen die belast zijn met strategische beslissingen. In ontwerp-artikel 20, dat betrekking heeft op de “kostenbasis voor heffingen”, wordt daarom expliciet gesteld dat de kosten die verleners van luchtverkeersdiensten maken voor hun toezicht en certificering door nationale instanties een van de elementen zijn die in aanmerking komen voor die kostenbasis. Deze regel schept ruimte om de nationale bevoegde instanties op passende wijze te financieren aan de hand van overeenkomstige vergoedingen.

Om de samenwerking tussen de instanties te verbeteren, met het oog op het bevorderen van deskundigheid en beste praktijken, wordt voorgesteld om een passend forum voor nationale toezichthoudende instanties op te zetten, in de vorm van de Adviesraad voor prestatiebeoordeling (zie het ontwerp van de nieuwe artikelen 114 bis en 114 decies van Verordening (EU) 2018/1139).

Het voorstel houdt in dat een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de taken van de nationale toezichthoudende instanties, die bevoegd zijn voor aangelegenheden die verband houden met het gemeenschappelijk Europees luchtruim, en die van de nationale bevoegde instanties op het gebied van luchtvaartveiligheid, die onder Verordening (EU) 2018/1139 vallen. Eerstgenoemde instanties moeten verantwoordelijk zijn voor de economische certificering met betrekking tot de financiële voorwaarden voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten, voor het toezicht op de aanbesteding van

⁸

COM(2020) 577

luchtvaartnavigatiediensten en voor de toepassing van de prestatie- en heffingsregelingen. Laatstgenoemde instanties blijven verantwoordelijk voor veiligheidscertificering en -toezicht en andere in Verordening (EU) 2018/1139 beschreven taken.

Economische certificering van verleners van luchtvaartnavigatiediensten en aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten (artikelen 6 en 7)

Veiligheidsgerelateerde certificering en toezicht op verleners van luchtvaartnavigatiediensten vallen onder Verordening (EU) 2018/1139. Naast de uit hoofde van die verordening vereiste certificaten, moet ook de naleving van bepaalde eisen inzake financiële draagkracht, aansprakelijkheid en verzekeringsdekking als voorwaarde worden gesteld voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Daarom wordt voorgesteld dat de nationale toezichthoudende instanties een economisch certificaat afgeven.

In het gewijzigde voorstel is ook bepaald dat de aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten voor een periode van maximaal 10 jaar dient te gebeuren. Het doel hiervan is ervoor te zorgen dat de aanwijzing periodiek opnieuw wordt beoordeeld.

CNS-, AIS-, ADS-, MET- en terminalluchtverkeersdiensten (artikel 8)

Diensten ter ondersteuning van luchtverkeersdiensten kunnen kostenefficiëntiewinst opleveren en zullen naar verwachting meer flexibiliteit mogelijk maken en innovatie bevorderen. Deze mogelijke verbeteringen kunnen tot stand worden gebracht door deze diensten te verlenen onder marktvoorwaarden; gezien hun aard lenen zij zich daartoe. Derhalve wordt voorgesteld artikel 9 van Verordening (EG) nr. 550/2004 te vervangen door een regel betreffende de verlening van CNS-, AIS-, ADS-, MET- en terminalluchtverkeersdiensten onder marktvoorwaarden.

Voor luchtverkeersdiensten, die als natuurlijke monopolies worden beschouwd, blijven de bevoegde instanties in beginsel verplicht een specifieke dienstverlener aan te wijzen. Verleners van luchtverkeersdiensten moeten echter kunnen beslissen of zij CNS-, AIS-, ADS- of MET-diensten aanbesteden. Wat terminalluchtverkeersleidingsdiensten betreft, moeten luchthavenexploitanten kunnen beslissen of zij diensten voor plaatselijke verkeersleiding aanbesteden, als dat kostenefficiëntiewinst oplevert voor de luchtruimgebruikers. Onder dezelfde voorwaarde moeten de lidstaten de aanbesteding van diensten voor naderingsluchtverkeersleiding kunnen toestaan.

Om een gelijk speelveld te waarborgen en discriminatie, kruissubsidiëring en concurrentievervalsing te voorkomen, moeten en-routediensten organisatorisch worden gescheiden van de andere luchtvaartnavigatiediensten. .

Gemeenschappelijke informatiediensten (artikel 9)

Artikel 9 van dit gewijzigde voorstel bevat bepalingen over de gemeenschappelijke informatiediensten die nodig zijn om veilig luchtverkeersbeheer van onbemand verkeer (drones) mogelijk te maken. Dit artikel is afgestemd op de recente ontwikkelingen in de regelgeving met betrekking tot de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen. Volgens het voorstel moet de prijs van die diensten zodanig worden vastgesteld dat de kosten van het luchtverkeersbeheer van onbemande luchtvaartuigen binnen de perken blijven.

Prestatie- en heffingsregelingen en prestatiebeoordelingsorgaan (artikelen 10 tot en met 25)

De economische regulering moet worden versterkt en efficiënter worden gemaakt. Daarom wordt voorgesteld de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten zelf te belasten met de taak om hun prestatieplannen op te stellen en ter goedkeuring in te dienen bij de bevoegde instantie. Al naargelang het geval is die instantie het als prestatiebeoordelingsorgaan (PBO) optredende Agentschap of een nationale toezichthoudende instantie.

De functie van prestatiebeoordelingsorgaan, waarvoor specifieke governanceregels zijn vastgesteld in het voorstel tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1139, is zodanig ontworpen dat het mogelijk is relevante beslissingen te nemen met de nodige deskundigheid en onafhankelijkheid. De voorgestelde financieringsregels moeten ervoor zorgen dat het Agentschap over de nodige middelen beschikt. Om redenen van proceseconomie wordt voorgesteld de betrokken partijen toegang te verlenen tot een beroepsprocedure tegen beslissingen van het als PBO optredende Agentschap.

In het onderhavige gewijzigde voorstel zijn de respectieve verantwoordelijkheden van het als PBO optredende Agentschap en van de nationale toezichthoudende instanties vastgesteld voor wat de tenuitvoerlegging van de prestatie- en heffingsregelingen betreft. Het als PBO optredende Agentschap is met name bevoegd voor de beoordeling en toewijzing van de kostenverdeling tussen en-route- en terminaldiensten en voor de beoordeling en goedkeuring van de prestatieplannen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten. De nationale toezichthoudende instanties zijn bevoegd voor de beoordeling en goedkeuring van de prestatieplannen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten. Om dit mogelijk te maken, moeten de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten die zowel en-route- als terminalluchtvaartnavigatiediensten verlenen, afzonderlijke plannen indienen voor beide types diensten.

De bepalingen van de voorgestelde heffingsregeling zijn afgestemd op deze nieuwe aanpak. Bovendien wordt voorgesteld om mechanismen vast te stellen voor de modulatie van heffingen op het niveau van de Unie, teneinde met name verbeteringen van de milieuprestaties of de kwaliteit van de dienstverlening te ondersteunen.

Ten slotte wordt voorgesteld bepaalde eisen toe te voegen aan de regels betreffende de transparantie van de rekeningen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten (artikel 25). Het doel hiervan is kruissubsidiëring en daaruit voortvloeiende verstoringen te helpen voorkomen. De regel moet met name de toepassing van de artikelen 8 en 9 vergemakkelijken.

Functionele luchtruimblokken

Het gewijzigde voorstel bevat geen bepalingen meer met betrekking tot functionele luchtruimblokken (FAB's). Dit mag de lidstaten er niet van weerhouden om FAB's op te richten of in stand te houden, als zij dat nuttig achten. Het gebrek aan dergelijke regels mag ook geen belemmering vormen voor flexibele vormen van samenwerking tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Netwerkbeheer (artikelen 26, 27 en 28)

Artikel 26 geeft een overzicht van de netwerkfuncties en hun doelstellingen. Artikel 27 beschrijft de rol van de Netwerkbeheerder, namelijk bijdragen aan de uitvoering van de netwerkfuncties, en bevat bepalingen met betrekking tot de aanstelling van de Netwerkbeheerder, zijn taken en de door hem toe te passen besluitvormingsprocessen.

Voorgesteld wordt om de netwerkfuncties te onderwerpen aan de specifieke regels van de prestatieregeling (artikel 16).

Volgens artikel 28 moet de Netwerkbeheerder zijn financiële rekeningen publiceren en een onafhankelijke audit ondergaan.

Beschikbaarheid van en toegang tot gegevens (artikel 31)

Voorgesteld wordt om de regels op dit punt te wijzigen (ook in vergelijking met het oorspronkelijke voorstel), teneinde het gemakkelijker te maken om luchtverkeersgegevensdiensten te verlenen op een grensoverschrijdende en Uniewijde markt. Bovendien zijn de bepalingen van het ontwerp van artikel 31 van dien aard dat zij garanderen dat nieuwkomers op de gegevensmarkt toegang krijgen tot de relevante operationele gegevens, zelfs al vóór de certificering. Om kruissubsidiëring of dubbele heffing te voorkomen, wordt voorgesteld passende prijsstellingsbeginselen vast te stellen.

Flexibel gebruik van het luchtruim (artikel 33)

Artikel 33 weerspiegelt grotendeels artikel 7 van Verordening (EG) 551/2004: het blijft de verantwoordelijkheid van de lidstaten om te waarborgen dat het concept van flexibel gebruik van het luchtruim wordt toegepast. Dit artikel schrijft echter ook voor dat dit concept wordt toegepast in overeenstemming met het ATM-masterplan. Artikel 33 vormt een aanvulling op de essentiële eis van Verordening (EU) 2018/1139 dat het beheer van het luchtruim de uniforme toepassing van flexibel luchtruimgebruik moet ondersteunen.

SESAR-coördinatie (artikel 34)

Artikel 34 verplicht de relevante entiteiten samen te werken om te zorgen voor effectieve coördinatie tussen de verschillende fasen van het SESAR-project.

• Wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel als bedoeld in punt 1

Dit gewijzigde voorstel bevat de volgende wijzigingen in vergelijking met het voorstel als bedoeld in punt 1:

Overwegingen

(1) Overweging 1 wordt vereenvoudigd:

“Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad⁹, Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad¹⁰, en Verordening (EG) nr. 551/2004

⁹ Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1).

¹⁰ Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtvaartnavigatiedienstenverordening) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10).

van het Europees Parlement en de Raad¹¹ zijn grondig gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van die verordeningen te worden overgegaan.”.

(2) Overweging 2 wordt geschrapt.

(3) Overweging 3 wordt hernummerd tot overweging 2 en komt als volgt te luiden:

(a) na de verwijzing naar “Verordening (EG) nr. 552/2004”¹²

(b) de ongenummerde overweging die volgt op overweging 3 wordt de tweede zin van overweging 2 en komt als volgt te luiden:

“De vaststelling van het tweede pakket, namelijk Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad¹³, heeft het initiatief voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim verder versterkt door de invoering van de concepten "prestatieregeling" en "Netwerkbeheerder", teneinde de prestaties van het Europees ATM-netwerk te verbeteren.”;

(c) de volgende nieuwe derde zin wordt ingevoegd:

“Verordening (EG) nr. 552/2004 is ingetrokken bij Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad, aangezien de regels die nodig zijn voor de interoperabiliteit van ATM-systemen, -onderdelen en -procedures in die verordening zijn opgenomen.”.

(4) De volgende nieuwe overweging 3 wordt ingevoegd:

“Om rekening te houden met de wijzigingen die in Verordening (EU) 2018/1139 zijn aangebracht, moet de inhoud van deze verordening in overeenstemming worden gebracht met die van Verordening (EU) 2018/1139.”.

(5) Overweging 6 komt als volgt te luiden:

Bij de gelijktijdige inspanningen gericht op het aanscherpen van de normen inzake luchtvervoersveiligheid en op het verbeteren van de totale prestatie van ATM en luchtvaartnavigatiediensten (ANS) voor het algemene luchtvervoer in Europa, rekening te worden gehouden met de menselijke factor. Vandaar dat de lidstaten de “just culture”-beginselen in acht moeten nemen. De adviezen en aanbevelingen van de deskundigengroep inzake de menselijke dimensie¹⁴ van het gemeenschappelijk Europees luchtruim moeten in overweging en in aanmerking worden genomen.”.

(6) De volgende nieuwe overweging 7 wordt ingevoegd:

“Verbeteringen in de milieuprestaties van ATM dragen ook rechtstreeks bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs en de Europese Green Deal van de Commissie, met name door de vermindering van de emissies van de luchtvaart.”.

¹¹ Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtruimverordening) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20).

¹² Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging (de interoperabiliteitsverordening) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26).

¹³ Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 34).

¹⁴ C(2017) 7518 final

(7) Overweging 7 wordt hernummerd tot overweging 8 en komt als volgt te luiden:

“In 2004 hebben de lidstaten een algemene verklaring betreffende militaire vraagstukken in verband met het gemeenschappelijk Europees luchtruim aangenomen. Volgens deze verklaring moeten de lidstaten met name de civiel-militaire samenwerking verbeteren en, als en voor zover dit door alle betrokken lidstaten nodig wordt geacht, de samenwerking tussen hun legers bevorderen op alle kwesties die verband houden met luchtverkeersbeheer.”

(8) Overweging 8 wordt hernummerd tot overweging 9 en overweging 9 wordt geschrapt.

(9) In overweging 10 wordt de laatste zin vervangen door:

“Dit mag niet verhinderen dat een nationale toezichthoudende instantie deel uitmaakt van een regelgevende instantie die bevoegd is voor meerdere gereguleerde sectoren, op voorwaarde dat die regelgevende instantie voldoet aan de eis van onafhankelijkheid, noch dat ze op organisatorisch vlak wordt samengevoegd met de nationale mededingingsautoriteit.”

(10) De volgende nieuwe overweging 11 wordt ingevoegd:

“De financiering van de nationale toezichthoudende instanties moet hun onafhankelijkheid waarborgen en hen in staat stellen te handelen in overeenstemming met de beginselen van billijkheid, transparantie, non-discriminatie en evenredigheid. Passende procedures voor de aanstelling van personeel moeten de onafhankelijkheid van de nationale toezichthoudende instanties helpen waarborgen, met name door ervoor te zorgen dat personen die bevoegd zijn voor strategische beslissingen worden aangesteld door een overheidsinstantie die geen rechtstreekse eigendomsrechten uitoefent ten aanzien van verleners van luchtvaarnavigatiediensten.”

(11) Overweging 11 wordt hernummerd tot overweging 12 en de eerste zin komt als volgt te luiden:

De nationale toezichthoudende instanties spelen een belangrijke rol bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en zij moeten bijgevolg samenwerken om de uitwisseling van informatie over hun werkzaamheden en besluitvormingsbeginselen, beste praktijken en procedures, alsook over de toepassing van deze verordening mogelijk te maken, en om een gemeenschappelijke aanpak uit te werken, onder meer ook via versterkte samenwerking op regionaal niveau.”

(12) Overweging 12 wordt hernummerd tot overweging 43.

(13) Overweging 13 wordt geschrapt.

(14) De volgende nieuwe overwegingen 13 en 14 worden ingevoegd:

“(13) De samenwerking tussen verleners van luchtverkeersdiensten is een belangrijk instrument om de prestaties van het Europese ATM-systeem te verbeteren en moet worden aangemoedigd. De lidstaten moeten samenwerkingsmechanismen kunnen opzetten die niet beperkt blijven tot vooraf vastgelegde vormen van samenwerking en geografische gebieden.

(14) De veiligheidscertificering van en het veiligheidstoezicht op de verleners van luchtvaarnavigatiediensten worden uitgevoerd door de nationale bevoegde instanties of door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart(het Agentschap), overeenkomstig de voorschriften en procedures van Verordening (EU) 2018/1139. Er zijn aanvullende eisen in verband met financiële draagkracht, aansprakelijkheid en verzekeringsdekking nodig voor de verlening van luchtvaarnavigatiediensten; die moeten het voorwerp uitmaken van een economisch certificaat. Een verlener van

luchtvaartnavigatiediensten zou alleen diensten in de Unie mogen aanbieden als hij houder is van zowel een veiligheidscertificaat als het economisch certificaat.”.

(15) Overweging 14 wordt hernummerd tot overweging 15.

(16) De volgende nieuwe overwegingen 16 tot en met 33 worden ingevoegd:

“(16) Luchtverkeersdiensten, die op basis van exclusiviteit worden verleend, moeten worden onderworpen aan eisen inzake aanwijzing en minimumeisen inzake openbaar belang.

(17) Verleners van luchtverkeersdiensten of luchthavenexploitanten moeten de keuze hebben om onder marktvoorwaarden communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten (CNS), luchtvaartinlichtingendiensten (AIS), luchtverkeersgegevensdiensten (ADS), meteorologische diensten (MET) of terminalluchtverkeersdiensten aan te besteden, onverminderd de veiligheidseisen, als zij van oordeel zijn dat dit kostenefficiëntiewinst oplevert. De mogelijkheid om gebruik te maken van dergelijke aanbesteding zal naar verwachting meer flexibiliteit mogelijk maken en innovatie van de diensten mogelijk maken, zonder afbreuk te doen aan de specifieke behoeften van het leger op het gebied van vertrouwelijkheid, interoperabiliteit, veerkracht van het systeem, gegevenstoegang en ATM-beveiliging.

(18) Wanneer terminalluchtverkeersdiensten worden aanbesteed, mogen ze niet onder de in deze verordening uiteengezette heffingsregeling vallen, noch onder artikel 1, lid 4, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁵, die verband houdt met de toepasselijkheid van die regeling.

(19) De verlening van en-routeluchtverkeersdiensten moet organisatorisch gescheiden zijn van de verlening van CNS-, AIS-, ADS-, MET- en terminalluchtverkeersdiensten, met inbegrip van gescheiden rekeningen, teneinde de transparantie te waarborgen en discriminatie, kruissubsidiëring en concurrentievervalsing te voorkomen.

(20) Indien van toepassing moet de aanbesteding van luchtvaartnavigatiediensten worden verricht overeenkomstig Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ en Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad¹⁷. De nationale toezichthoudende instanties moeten ervoor zorgen dat aan de aanbestedingsvereisten voor luchtvaartnavigatiediensten wordt voldaan.

(21) Voor het verkeersbeheer van onbemande luchtvaartuigen moeten gemeenschappelijke informatiediensten beschikbaar zijn. Om de kosten van dergelijk verkeersbeheer binnen de perken te houden, moeten de prijzen voor gemeenschappelijke informatiediensten worden gebaseerd op kosten en een redelijke winstmarge, en moeten ze worden goedgekeurd door de nationale toezichthoudende instanties. Om de verlening van de dienst mogelijk te maken, moeten de vereiste gegevens beschikbaar worden gesteld door verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

¹⁵ Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11).

¹⁶ Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten en tot intrekking van Richtlijn 2004/18/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65).

¹⁷ Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243).

(22) De prestatie- en heffingsregelingen zijn bedoeld om luchtvaartnavigatiediensten, die onder andere dan marktvoorwaarden worden verleend kostenefficiënter te maken en om een betere kwaliteit van de dienstverlening te bevorderen; daartoe moeten deze regelingen relevante en passende stimulansen omvatten. Met het oog op deze doelstelling mogen de prestatie- en heffingsregelingen geen betrekking hebben op diensten die onder marktvoorwaarden worden verleend.

(23) Om zo doeltreffend mogelijk te zijn, moet het nodige toezicht op de prestatie- en heffingsregelingen worden gericht op aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten.

(24) De verantwoordelijkheden voor het toezicht op de prestatie- en heffingsregelingen moeten op passende wijze worden verdeeld.

(25) Gezien de grensoverschrijdende en netwerkelementen die inherent zijn aan de verlening van en-routeluchtvaartnavigatiediensten en het feit dat, ten gevolge daarvan, de prestaties met name moeten worden getoetst aan Uniewijde prestatiedoelstellingen, moet een orgaan van de Unie bevoegd zijn voor de beoordeling en goedkeuring van de prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, onverminderd een rechterlijke toetsing door een beroepsinstantie en uiteindelijk door het Hof van Justitie. Om te garanderen dat de taken worden uitgevoerd met een hoog niveau van deskundigheid en de nodige onafhankelijkheid, moet dat orgaan van de Unie het als prestatiebeoordelingsorgaan (PRB) optredende Agentschap zijn, dat zijn werkzaamheden moet verrichten overeenkomstig de specifieke governanceregels van Verordening (EU) 2018/1139. Gezien hun kennis van de plaatselijke omstandigheden, die noodzakelijk is om terminalluchtvaartnavigatiediensten te kunnen beoordelen, moeten de nationale toezichthoudende instanties bevoegd zijn voor de beoordeling en goedkeuring van de prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten. De toewijzing van kosten tussen en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten is één enkele verrichting, die relevant is voor beide types diensten, en moet derhalve onder toezicht van het als PBO optredende Agentschap staan.

(26) Ontwerpprestatieplannen op het gebied van en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten moeten sporen met de respectieve Uniewijde prestatiedoelstellingen en beantwoorden aan bepaalde kwalitatieve criteria, teneinde zoveel mogelijk te garanderen dat de vastgestelde doelstellingen daadwerkelijk worden gehaald. De beoordelingsprocedure moet ervoor zorgen dat tekortkomingen snel worden verholpen.

(27) Er moeten specifieke criteria worden gebruikt voor de prestaties van de netwerkfuncties, gelet op de specifieke kenmerken van deze functies. Voor de netwerkfuncties moeten prestatiedoelstellingen worden opgesteld op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie.

(28) De heffingsregeling moet worden gebaseerd op het beginsel dat luchtruimgebruikers moeten betalen voor de kosten van de ontvangen diensten, waarbij echter alleen rekening mag worden gehouden met kosten die toerekenbaar zijn aan die dienst en niet op andere wijze worden gedekt. De kosten die verband houden met de Netwerkbeheerder moeten worden opgenomen in de bepaalde kosten die in rekening worden gebracht aan de luchtruimgebruikers. Heffingen moeten de veilige, doelmatige, doeltreffende, daadwerkelijke en duurzame verlening van luchtvaartnavigatiediensten bevorderen teneinde een hoog niveau van veiligheid en kosteneffectiviteit te bereiken en aan de prestatiedoelstellingen te voldoen, en ze moeten een stimulans vormen voor geïntegreerde dienstverlening en de milieueffecten van de luchtvaart verminderen.

(29) Gezien het grensoverschrijdende karakter van de luchtvaart moeten mechanismen voor het moduleren van heffingen om de milieuprestaties en de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren, met name door meer gebruik te maken van duurzame alternatieve brandstoffen, de capaciteit te vergroten en de vertragingen te beperken, met behoud van een optimaal veiligheidsniveau, worden opgezet op het niveau van de Unie. De nationale toezichthoudende instanties moeten ook de mogelijkheid hebben om op lokaal niveau mechanismen voor terminaldiensten op te zetten.

(30) Om luchtruimgebruikers ertoe aan te zetten via de kortste route te vliegen, met name wanneer er sprake is van congestie, moet het mogelijk zijn een gemeenschappelijk eenheidstarief voor en-routediensten vast te stellen in het hele gemeenschappelijk Europees luchtruim. De vaststelling van een dergelijk gemeenschappelijk eenheidstarief moet inkomstenneutraal zijn voor verleners van luchtverkeersdiensten.

(31) Er moeten bepalingen worden vastgesteld die de transparantie van de rekeningen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten garanderen; dit is een van de middelen om kruissubsidiëring en daaruit voortvloeiende verstoringen te voorkomen.

(32) ATM-netwerkfuncties moeten bijdragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en moeten de verwezenlijking van Uniewijde prestatiedoelstellingen ondersteunen. Ze moeten ervoor zorgen dat het luchtruim en de schaarse middelen duurzaam, efficiënt en ecologisch optimaal worden gebruikt, moeten een afspiegeling zijn van operationele behoeften bij de uitrol van de Europese ATM-netwerkinfrastructuur en moeten zorgen voor ondersteuning in geval van netwerkcrises. Een aantal taken die bijdragen tot de uitvoering van deze functie moet worden uitgevoerd door een Netwerkbeheerder; alle operationele belanghebbenden moeten bij de acties van deze Netwerkbeheerder worden betrokken.

(33) Het belang van het netwerk moet altijd vooropstaan in het coöperatieve besluitvormingsproces voor de besluiten die moeten worden genomen door de Netwerkbeheerder. Partijen bij het coöperatieve besluitvormingsproces moeten derhalve zoveel mogelijk handelen met het oog op de verbetering van de werking en de prestaties van het netwerk. De procedures voor het coöperatieve besluitvormingsproces moeten het belang van het netwerk dienen en moeten van die aard zijn dat problemen zoveel mogelijk bij consensus worden opgelost.”.

(17) Overweging 15 wordt hernummerd tot overweging 39 en komt als volgt te luiden:

“Het concept van gemeenschappelijke projecten moet gericht zijn op de tijdige, gecoördineerde en gesynchroniseerde toepassing van de in het Europees ATM-masterplan geïdentificeerde essentiële operationele wijzigingen met gevolgen voor het hele netwerk. De Commissie moet worden belast met de uitvoering van een kosten-batenanalyse van de financiering, teneinde de uitrol van het SESAR-project te versnellen.”

(18) Overweging 16 wordt geschrapt.

(19) Overweging 17 wordt hernummerd tot overweging 37 en komt als volgt te luiden:

“Het veilige en efficiënte gebruik van het luchtruim is alleen mogelijk via nauwe samenwerking tussen civiele en militaire luchtruimgebruikers, hoofdzakelijk op basis van het concept van flexibel luchtruimgebruik en effectieve civiel-militaire coördinatie, zoals tot stand gebracht door de ICAO. Er moeten regels worden vastgesteld om de toepassing van dit concept te garanderen, en de Commissie moet de bevoegdheid krijgen om maatregelen te nemen die voor een grotere harmonisatie zorgen.”.

(20) Overweging 18 wordt hernummerd tot overweging 35 en komt als volgt te luiden:

“De beschikbaarheid van relevante operationele gegevens is van essentieel belang om de flexibele verlening van luchtverkeersgegevensdiensten mogelijk te maken op grensoverschrijdende en Uniewijde basis. Dergelijke gegevens moeten dan ook ter beschikking worden gesteld van de relevante belanghebbenden, met inbegrip van toekomstige nieuwe verleners van luchtverkeersgegevensdiensten. De nauwkeurigheid van de informatie over de status van het luchtruim en over specifieke luchtverkeerssituaties en de tijdige verspreiding van deze informatie onder civiele en militaire luchtverkeersleiders heeft een direct effect op de veiligheid en efficiëntie van de activiteiten. Tijdige toegang tot actuele informatie over de status van het luchtruim is van essentieel belang voor alle partijen die profijt willen trekken van luchtruimstructuren die ter beschikking worden gesteld als zij hun vliegplannen indienen of opnieuw indienen.”.

(21) Overweging 19 wordt hernummerd tot overweging 36 en komt als volgt te luiden:

“Het aanbieden van volledige, kwalitatieve en tijdige luchtvaartinlichtingen heeft aanzienlijke gevolgen voor de veiligheid en het vergemakkelijken van de toegang tot het luchtruim van de Unie en voor de mogelijkheden op vrij verkeer binnen dat luchtruim. De toegang tot die gegevens moet worden vergemakkelijkt door middel van een passende informatie-infrastructuur.”.

(22) De overwegingen 20 tot en met 25 worden geschrapt.

(23) Overweging 26 wordt hernummerd tot overweging 34 en komt als volgt te luiden:

“Om de klantgerichtheid van verleners van luchtverkeersdiensten te versterken en luchtruimgebruikers sterker te laten wegen op de besluiten die op hen van toepassing zijn, moeten de belanghebbenden effectiever worden geraadpleegd en betrokken bij belangrijke operationele beslissingen van de verleners van luchtverkeersdiensten.”.

(24) De volgende nieuwe overweging 38 wordt ingevoegd:

“Het SESAR-project is erop gericht de veilige, efficiënte en ecologisch duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer mogelijk te maken door het Europese en mondiale ATM-systeem te moderniseren. Opdat het project zo effectief mogelijk zou zijn, moet worden gezorgd voor een goede coördinatie tussen de fasen van het project. Het Europees ATM-masterplan moet het resultaat zijn van de definitiefase van SESAR en moet bijdragen tot de verwezenlijking van de Uniewijde doelstellingen.”.

(25) De volgende nieuwe overweging 40 wordt ingevoegd:

“De naleving van de bij Verordening (EU) 2018/1139 vastgestelde eisen voor ATM-systemen en -onderdelen moet de interoperabiliteit van die systemen en onderdelen garanderen, ten gunste van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.”.

(26) Overweging 27 wordt geschrapt.

(27) Overweging 28 wordt hernummerd tot overweging 41 en wordt als volgt gewijzigd:

(a) in de eerste zin worden de woorden “en de prestatieregeling” geschrapt;

(b) de derde en vierde zin worden vervangen door:

“Bij het vaststellen van gedelegeerde handelingen krachtens deze verordening is het van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel

Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.”

(28) Overweging 29 wordt geschrapt.

(29) Overweging 30 wordt hernummerd tot overweging 42 en komt als volgt te luiden:

“Om te zorgen voor uniforme voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening, met name wat betreft de voorwaarden voor aanwervings- en selectieprocedures voor nationale toezichthoudende instanties, regels inzake de economische certificering van verleners van luchtvaarnavigatiediensten, regels voor de toepassing van de prestatie- en heffingsregelingen, met name met betrekking tot de vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen, de classificatie van en-route- en terminalluchtvaarnavigatiediensten, de criteria en procedures voor de beoordeling van de ontwerp- en prestatieplannen en de prestatiedoelstellingen van verleners van luchtverkeersdiensten en de Netwerkbeheerder, het toezicht op de prestaties, de regels voor het verstrekken van informatie over kosten en heffingen, de inhoud en vaststelling van de kostenbasis voor heffingen en de vaststelling van eenheidstarieven voor luchtvaarnavigatiediensten, stimuleringsmechanismen en risicodelingsmechanismen, de aanstelling van de Netwerkbeheerder en de voorwaarden voor die aanstelling, de taken van de Netwerkbeheerder en de governance-mechanismen die hij moet toepassen, de regels voor de uitoefening van de netwerkfuncties, de voorwaarden voor het raadplegen van belanghebbenden over belangrijke operationele beslissingen van verleners van luchtverkeersdiensten, de eisen inzake de beschikbaarheid van operationele gegevens, de toegangsvoorwaarden en -prijzen, de toepassing van het concept van flexibel luchtruimgebruik, de vaststelling van gemeenschappelijke projecten en de governance-mechanismen die daarop van toepassing zijn, moeten uitvoeringsbevoegdheden worden verleend aan de Commissie. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹⁸. ”.

(30) Overwegingen 31 en 32 worden geschrapt.

(31) Overweging 33 wordt hernummerd tot overweging 44.

(32) Overweging 34 wordt geschrapt.

(33) Overwegingen 35 en 36 worden vervangen door de volgende nieuwe overweging 45:

“Gezien de juridische situatie van het Koninkrijk Spanje met betrekking tot de soevereiniteit en jurisdictie op het grondgebied waar de luchthaven is gelegen, is deze verordening niet van toepassing op de luchthaven van Gibraltar.”

(34) Overweging 37 wordt hernummerd tot overweging 46. De eerste zin komt als volgt te luiden:

¹⁸ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

“Aangezien de doelstelling van deze verordening, te weten de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt maar, wegens het transnationale karakter ervan, beter op het niveau van de Unie tot stand kan worden gebracht, kan de Unie overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen.”.

Hoofdstuk I: Algemene bepalingen

(35) In artikel 1 (Onderwerp en werkingssfeer) worden de volgende wijzigingen aangebracht:

(a) Lid 1 komt als volgt te luiden:

“In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de totstandbrenging en effectieve werking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, om de huidige veiligheidsnormen voor luchtvervoer te versterken, bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en de algemene prestaties van de luchtverkeersbeheer- en luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer in Europa te verbeteren, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van alle luchtruimgebruikers. Het gemeenschappelijk Europees luchtruim omvat een samenhangend pan-Europees netwerk, een steeds sterker geïntegreerd luchtruim en systemen voor netwerkbeheer en luchtverkeersbeheer die gebaseerd zijn op veiligheid, efficiëntie, interoperabiliteit en technologische modernisering, ten behoeve van alle luchtruimgebruikers, burgers en het milieu.”;

(b) In lid 2 wordt de verwijzing naar artikel 38 vervangen door een verwijzing naar artikel 44;

(c) In lid 3 komt de tweede zin als volgt te luiden:

“In deze context heeft deze verordening tot doel om, op de gebieden waarop ze van toepassing is, de lidstaten te helpen bij het nakomen van hun verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago, door een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een uniforme uitvoering van de bepalingen daarvan, en door ervoor te zorgen dat die bepalingen in deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften naar behoren in aanmerking worden genomen.”;

(d) Lid 4 komt als volgt te luiden:

“Deze verordening is van toepassing op het luchtruim in de EUR-regio van de ICAO waar lidstaten verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten. De lidstaten kunnen deze verordening ook toepassen op het luchtruim dat in andere ICAO-gebieden onder hun verantwoordelijkheid valt, mits zij de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis stellen.”;

(e) Lid 5 wordt vervangen door:

“[In het geval de verordening vóór het einde van de overgangsperiode wordt vastgesteld: Deze verordening is niet van toepassing op de luchthaven van Gibraltar.]”;

(f) Het volgende lid 6 wordt toegevoegd:

“Tenzij anders bepaald, wordt een verwijzing naar het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap) begrepen als betrekking hebbend op het Agentschap in zijn hoedanigheid van veiligheidsinstantie en niet van instantie die bevoegd is voor prestatiebeoordeling.”

(36) In artikel 2 (Definities) worden met betrekking tot de punten 1 tot en met 22 de volgende wijzigingen en invoegingen aangebracht:

(a) Punt 1 wordt hernummerd tot punt 5 en het bepaalde onder a) daarvan komt als volgt te luiden:

“a) botsingen te voorkomen:

i) tussen luchtvaartuigen;

ii) tussen luchtvaartuigen en hindernissen op het manoeuvreerterrein;”;

(b) Punt 2 wordt hernummerd tot punt 1 en komt als volgt te luiden:

““plaatselijke verkeersleiding” : een luchtverkeersleidingsdienst (ATC) voor het luchtvaartterreinverkeer;”;

(c) Punt 3 wordt hernummerd tot punt 2 en komt als volgt te luiden:

““luchtvaartinlichtingendienst”: een binnen een vastgesteld bestreken gebied opgerichte dienst die verantwoordelijk is voor het verstrekken van luchtvaartinformatie en -gegevens die nodig zijn voor de veiligheid, regelmaat en efficiëntie van luchtvaarnavigatie;”;

(d) Punt 4 komt als volgt te luiden:

““luchtvaarnavigatiediensten (ANS)”: luchtverkeersleidingsdiensten; communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten (CNS); meteorologische diensten (MET); luchtvaartinlichtingendiensten (AIS); en luchtverkeersgegevensdiensten (ADS);”;

(e) Punt 5 wordt hernummerd tot punt 3 en komt als volgt te luiden:

““verlener van luchtvaarnavigatiediensten”: de openbare of particuliere entiteit die een of meer luchtvaarnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer verleent;”;

(f) Punten 6 en 7 worden hernummerd tot respectievelijk punten 11 en 12. Punt 12 komt als volgt te luiden:

““luchtruimbeheer”: een planningsfunctie met als belangrijkste doel een maximale benutting van beschikbaar luchtruim door dynamische time-sharing en, bij gelegenheid, scheiding van luchtruim tussen verschillende categorieën luchtruimgebruikers op basis van kortetermijnbehoeften;”;

(g) De volgende punten 6 en 7 worden ingevoegd:

“6. “luchtverkeersgegevensdiensten”: diensten die bestaan uit het verzamelen, samenvoegen en integreren van operationele gegevens van verleners van plaatsbepalingsdiensten, verleners van MET en AIS en netwerkfuncties, en andere relevante entiteiten, of het verstrekken van verwerkte gegevens met het oog op luchtverkeersleiding of luchtverkeersbeheer;

7. “beheer van de luchtverkeersstromen en de capaciteit (ATFCM)”: een dienst die tot doel heeft de luchtverkeersleiding te beschermen tegen overprestatie en het gebruik van de beschikbare capaciteit te optimaliseren;”;

(h) Punt 8 wordt hernummerd tot punt 14 en komt als volgt te luiden:

““luchtruimgebruikers”: exploitanten van luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd overeenkomstig de regels voor algemeen luchtverkeer;”;

(i) Punt 9 wordt hernummerd tot punt 8 en komt als volgt te luiden:

““regeling van luchtverkeersstromen (ATFM)”: een functie of dienst die tot doel heeft bij te dragen tot veilige, ordelijke en vlotte luchtverkeersstromen over het volledige traject door

ervoor te zorgen dat de luchtverkeersleidingscapaciteit optimaal wordt benut en dat het verkeersvolume verenigbaar is met de door de betrokken luchtverkeersdienstverleners verklaarde capaciteit;”;

(j) Punt 10 wordt hernummerd tot punt 9 en komt als volgt te luiden:

“*“luchtverkeersbeheer”: de verzameling van de functies of diensten in de lucht en op de grond (luchtverkeersdiensten, luchtruimbeheer en de regeling van de luchtverkeersstromen) die nodig zijn om de veiligheid en de doeltreffendheid van de vliegtuigbewegingen in alle fasen te waarborgen;*”;

(k) Punt 11 wordt hernummerd tot punt 10;

(l) Punt 12 wordt hernummerd tot punt 17 en komt als volgt te luiden:

“*“algemene luchtverkeersleiding”: luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten in luchtverkeersleidingsgebieden;*”;

(m) Punt 13 wordt hernummerd tot punt 16;

(n) Het volgende punt 13 wordt ingevoegd:

“*“luchtruimstructuur”: een specifiek luchtruimvolume dat is vastgesteld om de veilige en optimale exploitatie van luchtvaartuigen te waarborgen;*”;

(o) Punt 14 wordt hernummerd tot punt 33 en komt als volgt te luiden:

“*“Europees ATM-masterplan”: het plan dat is bekrachtigd bij Besluit 2009/320/EG van de Raad¹⁹, overeenkomstig artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad²⁰, zoals vervolgens gewijzigd;*”;

(p) Punten 15 en 16 worden geschrapt;

(q) Punt 17 wordt hernummerd tot punt 21 en komt als volgt te luiden:

“*“certificaat”: een door het Agentschap, een nationale bevoegde instantie of een nationale toezichthoudende instantie afgegeven document, in elke vorm die beantwoordt aan het nationale recht, waarmee wordt bevestigd dat een verlener van luchtverkeersbeheers- en luchtvaartnavigatiediensten voldoet aan de eisen voor het verlenen van een specifieke dienst;*”;

(r) Punt 18 wordt hernummerd tot punt 23;

(s) Het volgende punt 18 wordt ingevoegd:

“*“basiswaarde”: een aan de hand van een raming vastgestelde waarde voor het vaststellen van prestatiedoelstellingen, die betrekking heeft op bepaalde kosten of bepaalde eenheidskosten tijdens het jaar voorafgaand aan het begin van de desbetreffende referentieperiode;*”;

(t) Punt 19 wordt hernummerd tot punt 24;

¹⁹ Besluit 2009/320/EG van de Raad van 30 maart 2009 houdende goedkeuring van het Europees masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging in het kader van het ATM-onderzoeksproject (Sesar) voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim, PB L 95 van 9.4.2009, blz. 41.

²⁰ Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een Gemeenschappelijke Onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (Sesar), PB L 64 van 2.3.2007, blz. 1.

(u) Het volgende punt 19 wordt ingevoegd:

““benchmarkgroep”: een groep verleners van luchtverkeersdiensten met een soortgelijke operationele en economische omgeving;”;

(v) Punt 20 wordt hernoemd tot punt 28 en komt als volgt te luiden:

““verklaring”: met het oog op luchtverkeersbeheers- en luchtvaarnavigatiediensten, een verklaring in de zin van artikel 3, lid 10, van Verordening (EU) 2018/1139;”;

(w) Het volgende punt 20 wordt ingevoegd:

““uitgesplitste waarde”: een waarde die wordt verkregen, voor een bepaalde verlener van luchtverkeersdiensten, door een Uniewijde prestatiedoelstelling uit te splitsen tot op het niveau van elke verlener van luchtverkeersdiensten, en die dienst doet als referentie voor de beoordeling van de samenhang van de in het ontwerp prestatieplan vastgestelde prestatiedoelstelling met de Uniewijde prestatiedoelstelling;”

(x) Punt 21 wordt hernoemd tot punt 34 en komt als volgt te luiden:

““flexibel gebruik van het luchtruim”: een concept van luchtruimbeheer op basis van het fundamentele beginsel dat het luchtruim niet als strikt civiel of strikt militair mag worden aangewezen, maar moet worden beschouwd als een continuüm waarin in de mate van het mogelijke moet worden voldaan aan alle gebruikerseisen;”;

(y) Punt 22 wordt hernoemd tot punt 35;

(z) Het volgende punt 22 wordt ingevoegd:

““gemeenschappelijke informatiedienst (CIS)”: een dienst die bestaat uit het verzamelen van statische en dynamische gegevens en de verspreiding daarvan om het verlenen van diensten voor het beheer van het verkeer van onbemande luchtvaartuigen mogelijk te maken;”.

(37) In artikel 2 (Definities) worden de volgende wijzigingen van de punten 23 tot en met 38 en de volgende invoeringen aangebracht:

(a) Punt 23 wordt hernoemd tot punt 15

(b) Punt 24 wordt geschrapt.

(c) Punt 25 wordt hernoemd tot punt 36 en komt als volgt te luiden:

““algemeen luchtverkeer”: alle bewegingen van burgerluchtvaartuigen, alsmede alle bewegingen van staatsluchtvaartuigen (met inbegrip van militaire, douane- en politieluchtvaartuigen), voor zover die bewegingen worden uitgevoerd in overeenstemming met de procedures van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO), opgericht bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart uit 1944;”;

(d) Punt 26 wordt hernoemd tot punt 37; de tweede zin wordt geschrapt.

(e) De volgende punten 25 en 26 worden ingevoegd:

“25. “luchtverkeersleidingsgebied”: gecontroleerd luchtruim dat zich verticaal uitstrekt vanaf een gespecificeerde grens boven het aardoppervlak;”;

26. “coöperatieve besluitvorming”: een proces waarbij beslissingen worden genomen op basis van samenwerking met en raadpleging van de lidstaten, operationele belanghebbenden en andere actoren, indien van toepassing;”;

(f) Punt 27 wordt hernummerd tot punt 38 en komt als volgt te luiden:

““meteorologische diensten”: de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van weersvoorspellingen, waarschuwingen, briefings en waarnemingen, alsmede andere door lidstaten aangeleverde meteorologische informatie en gegevens voor gebruik in de luchtvaart;”;

(g) Punt 28 wordt hernummerd tot punt 41 en komt als volgt te luiden:

““navigatiediensten”: de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van informatie op het gebied van positionering en timing;”;

(h) Punt 29 wordt hernummerd tot punt 44 en komt als volgt te luiden:

““operationele gegevens”: informatie over alle vluchtfasen, die verleners van luchtvaarnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, exploitanten van luchthavens en andere betrokken actoren nodig hebben voor operationele doeleinden;”;

(i) Punt 30 wordt hernummerd tot punt 46 en komt als volgt te luiden:

““ingebruikname”: het eerste operationele gebruik na de initiële installatie of de upgrade van een systeem;”;

(j) Punt 31 wordt hernummerd tot punt 47.

(k) Punt 32 wordt hernummerd tot punt 53 en komt als volgt te luiden:

““plaatsbepalingsdiensten”: de faciliteiten en diensten voor het bepalen van de respectieve posities van luchtvaartuigen waarmee voor een veilige separatie wordt gezorgd;”;

(l) De volgende punten 29 tot en met 32 worden ingevoegd:

“29. “en-routeluchtvaarnavigatiediensten”: luchtverkeersdiensten die betrekking hebben op de verkeersleiding van een luchtvaartuig vanaf het einde van de opstijg- en klimfase tot het begin van de naderings- en landingsfase en de onderliggende luchtvaarnavigatiediensten die nodig zijn om en-route-luchtverkeersdiensten te verlenen;

30. “en route-heffingszone”: een luchtruimvolume dat zich vanaf de grond uitstrekt tot en met het hogere luchtruim en waarin en route-luchtvaarnavigatiediensten worden verleend waarvoor één kostenbasis is vastgesteld;

31. “Eurocontrol”: de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, opgericht bij het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart van 13 december 1960;

32. “Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer (EATMN)”: de verzameling van de in punt 3.1 van bijlage VIII bij Verordening (EU) 2018/1139 vermelde systemen die het mogelijk maken dat luchtvaarnavigatiediensten in de Unie worden verleend, met inbegrip van de interfaces aan de grenzen met derde landen;”;

(m) Punt 33 wordt hernummerd tot punt 54;

(n) Punt 34 wordt hernummerd tot punt 57.

(o) Punt 35 wordt hernummerd tot punt 27 en komt als volgt te luiden:

““grensoverschrijdende diensten”: iedere situatie waarin luchtvaarnavigatiediensten in een lidstaat worden verleend door een dienstverlener met hoofdvestiging in een andere lidstaat;”;

(p) Punt 36 wordt hernummerd tot punt 40 en komt als volgt te luiden:

““nationale toezichthoudende instantie”: het nationale orgaan of de nationale organen waaraan een lidstaat de taken overeenkomstig deze verordening, behalve de taken van de nationale bevoegde instantie, heeft toevertrouwd;”;

(q) Punten 37 en 38 worden geschrapt;

(r) Het volgende punt 39 wordt ingevoegd:

““nationale bevoegde instantie”: de entiteiten zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 34, van Verordening (EU) 2018/1139;”

(s) De volgende punten 42 en 43 worden ingevoegd:

“42. “netwerkcrisis”: het onvermogen om luchtverkeersbeheers- en luchtvaartnavigatiediensten te verlenen op het vereiste niveau, waardoor een belangrijk verlies aan netwerkcapaciteit of een aanzienlijk gebrek aan evenwicht tussen de netwerkcapaciteit en de vraag ontstaat, of een belangrijke verstoring van de informatiestroom in één of meer delen van het netwerk ten gevolge van een ongewone en onvoorziene situatie optreedt;

43. “Netwerkbeheerder”: de entiteit waaraan de taken zijn toevertrouwd die nodig zijn om bij te dragen tot de uitvoering van de in artikel 26 vermelde netwerkfuncties, overeenkomstig artikel 27;”;

(t) Het volgende punt 45 wordt ingevoegd:

““prestatieplan”: een plan dat is opgesteld of vastgesteld, al naargelang het geval, door verleners van luchtverkeersdiensten en de Netwerkbeheerder en dat tot doel heeft de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties te verbeteren;”.

(38) In artikel 2 (Definities) wordt voorts ook het volgende ingevoegd:

(a) De volgende punten 48 tot en met 52 worden ingevoegd:

“48. “definitiefase van SESAR”: de fase die bestaat uit de vaststelling en actualisering van de langetermijnvisie van het SESAR-project, van het bijbehorende werkingsconcept dat verbeteringen in elke vluchtfase mogelijk maakt, van de vereiste essentiële operationele wijzigingen in het EATMN en van de vereiste ontwikkelings- en uitrolprioriteiten;

49. “uitrolfase van SESAR”: de opeenvolgende industrialiserings- en uitvoeringsfasen tijdens dewelke de volgende activiteiten worden verricht: standaardisering, productie en certificering van grond- en boordapparatuur en van de processen die nodig zijn om SESAR-oplossingen toe te passen (industrialisering); en aanbesteding, installatie en ingebruikname van apparatuur en systemen op basis van SESAR-oplossingen, met inbegrip van de bijbehorende operationele procedures (uitvoering);

50. “ontwikkelingsfase van SESAR”: de fase tijdens dewelke onderzoeks-, ontwikkelings- en valideringsactiviteiten worden uitgevoerd die tot doel hebben volgroeide SESAR-oplossingen op te leveren;

51. “SESAR-project”: het project om het luchtverkeersbeheer in Europa te moderniseren, met als doel een performante, gestandaardiseerde en interoperabele infrastructuur voor luchtverkeersbeheer in de Unie tot stand te brengen, bestaande uit een innovatiecyclus die de definitiefase, de ontwikkelingsfase en de uitrolfase van SESAR omvat;

52. *“SESAR-oplossing”*: een inzetbare output van de ontwikkelingsfase van SESAR waarbij nieuwe of verbeterde gestandaardiseerde en interoperabele procedures of technologieën worden ingevoerd;”;

(b) De volgende punten 55 en 56 worden ingevoegd:

“55. *“terminalluchtvaarnavigatiediensten”*: plaatselijke verkeersleidingsdiensten of vluchtinformatiediensten die betrekking hebben op advies- en waarschuwingdiensten, luchtverkeersdiensten in verband met de nadering en het vertrek van luchtvaartuigen binnen een afstand van de desbetreffende luchthaven, teneinde tegemoet te komen aan operationele eisen, en de nodige onderliggende luchtvaarnavigatiediensten;

56. *“terminalheffingszone”*: een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchthaven of groep van luchthavens waarop plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten worden verleend en waarvoor één kostenbasis is vastgesteld.”;

Hoofdstuk II: Nationale instanties

(39) De titel van hoofdstuk II wordt vervangen door: *“Nationale toezichthoudende instanties”*.

(40) De titel van artikel 3 wordt vervangen door: *“Aanwijzing, oprichting en eisen betreffende nationale toezichthoudende instanties”*.

(41) De tekst van artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

(a) Lid 1 komt als volgt te luiden:

“De lidstaten gaan, gezamenlijk of afzonderlijk, over tot aanwijzing of oprichting van één of meer organen als nationale toezichthoudende instantie, belast met de taken welke krachtens deze verordening aan een dergelijke instantie toekomen.”;

(b) Lid 2 wordt hernummerd tot lid 3 en komt als volgt te luiden:

“Onverminderd lid 1 zijn de nationale toezichthoudende instanties juridisch gescheiden en onafhankelijk van om het even welke andere publieke of private entiteit, voor wat hun organisatie, werking, juridische structuur en besluitvorming betreft.

De nationale toezichthoudende instanties zijn ook onafhankelijk van om het even welke verlener van luchtvaarnavigatiediensten voor wat hun organisatie, financieringsbesluiten, juridische structuur en besluitvorming betreft.”;

(c) Lid 3 wordt hernummerd tot lid 4 en komt als volgt te luiden:

“De lidstaten kunnen nationale toezichthoudende instanties oprichten die bevoegd zijn voor meerdere gereguleerde sectoren als die geïntegreerde regelgevende instanties voldoen aan de onafhankelijkheidsvereisten van dit artikel. De nationale toezichthoudende instantie kan, wat zijn organisatiestructuur betreft, ook worden samengevoegd met de in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 1/2003 bedoelde nationale mededingingsautoriteit, als het gemengde orgaan voldoet aan de onafhankelijkheidsvereisten van dit artikel.”;

(d) Lid 4 wordt geschrapt.

(e) Lid 5 wordt hernummerd tot lid 2 en komt als volgt te luiden:

“De nationale toezichthoudende instanties oefenen hun bevoegdheden op onpartijdige, onafhankelijke en transparante wijze uit en worden dienovereenkomstig georganiseerd, van personeel voorzien en gefinancierd.”;

(f) Lid 6 wordt vervangen door leden 5 en 6, die als volgt komen te luiden:

“5. De personeelsleden van de nationale toezichthoudende instanties moeten aan de volgende eisen voldoen:

a) ze worden in dienst genomen op basis van duidelijke en transparante processen die hun onafhankelijkheid waarborgen;

b) ze worden geselecteerd op basis van hun specifieke kwalificaties, met inbegrip van passende bekwaamheid en relevante ervaring, of krijgen een passende opleiding.

Personeelsleden van de nationale toezichthoudende instanties treden onafhankelijk op, met name door belangenconflicten tussen de verlening van luchtvaarnavigatiediensten en de uitvoering van hun taken te vermijden.

6. Naast de in lid 5 uiteengezette eisen worden personen die belast zijn met strategische beslissingen aangewezen door een entiteit van de desbetreffende lidstaat die niet rechtstreeks eigendomsrechten uitoefent ten aanzien van verleners van luchtvaarnavigatiediensten. De lidstaten besluiten of deze personen voor een vaste en hernieuwbare termijn worden benoemd, dan wel op permanente basis, wat inhoudt dat zij alleen kunnen worden ontslagen om redenen die geen verband houden met hun besluitvorming. Personen die belast zijn met strategische beslissingen vragen noch aanvaarden instructies van een regering of andere publieke of private entiteit bij de uitoefening van hun taken ten behoeve van de nationale toezichthoudende instantie en zijn volledig bevoegd voor de indienstname en het beheer van het personeel van die instantie.

Zij zien af van elk direct of indirect belang dat kan worden geacht afbreuk te doen aan hun onafhankelijkheid en dat van invloed kan zijn op de uitoefening van hun functies. Daartoe leggen zij jaarlijks een verbintenisverklaring en een verklaring omtrent hun belangen af, waarin alle directe en indirecte belangen zijn vermeld.

Personen die belast zijn met strategische beslissingen, audits of andere functies die rechtstreeks verband houden met prestatiedoelstellingen of met het toezicht op verleners van luchtvaarnavigatiediensten mogen na hun termijn bij de nationale toezichthoudende instantie gedurende minstens twee jaar niet in dienst treden bij of verantwoordelijkheden opnemen bij een verlener van luchtvaarnavigatiediensten.”;

(g) Lid 7 komt als volgt te luiden:

“De lidstaten zien erop toe dat de nationale toezichthoudende instanties over de noodzakelijke financiële middelen en capaciteiten beschikken om de hun overeenkomstig deze verordening toevertrouwde taken tijdig en doelmatig uit te voeren. De nationale toezichthoudende instanties beheren hun personeel op basis van hun eigen financiële middelen, die in verhouding moeten staan tot de taken die de instanties overeenkomstig artikel 4 moeten vervullen.”;

(h) Lid 8 wordt hernummerd tot lid 9;

(i) Het volgende lid 8 wordt ingevoegd:

“Een lidstaat kan het als prestatiebeoordelingsorgaan (PRB) optredende Agentschap verzoeken om de taken uit te voeren die verband houden met de uitvoering van de prestatie- en heffingsregelingen, zoals vastgesteld in de artikelen 14, 17, 19, 20, 21, 22 en 25 en in de in

de artikelen 18 en 23 bedoelde uitvoeringshandelingen, en waarvoor de nationale toezichthoudende instantie van die lidstaat verantwoordelijk is uit hoofde van deze verordening en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen.

Wanneer het als PBO optredende Agentschap een dergelijk verzoek inwilligt wordt het de toezichthoudende instantie die verantwoordelijk is voor de taken waarop dat verzoek betrekking heeft en wordt de nationale toezichthoudende instantie van de verzoekende lidstaat ontheven van de verantwoordelijkheid voor die taken. De regels in Verordening (EU) 2018/1139 die betrekking hebben op het als PBO optredende Agentschap zijn van toepassing op de uitvoering van deze taken, met inbegrip van het opleggen van vergoedingen en heffingen.”;

(j) Lid 9 wordt hernummerd tot lid 10 en wordt als volgt gewijzigd:

- de woorden “lid 6, onder a) en b)” worden vervangen door “lid 5, onder a) en b)”;
- de woorden “artikel 27, lid 3” worden vervangen door “artikel 37, lid 3”.

(42) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

(a) Lid 1 wordt vervangen door:

“De in artikel 3 bedoelde nationale toezichthoudende instanties:

a) verrichten de activiteiten die nodig zijn voor de afgifte van de in artikel 6 bedoelde economische certificaten, met inbegrip van het toezicht op de houders van die economische certificaten;

b) houden toezicht op de correcte toepassing van de aanbestedingsvereisten overeenkomstig artikel 8, lid 6;

c) passen de prestatie- en heffingsregelingen toe die zijn uiteengezet in de artikelen 10 tot en met 17 en 19 tot en met 22 en in de uitvoeringshandelingen als bedoeld in de artikelen 18 en 23, binnen de grenzen van hun taken als gedefinieerd in die artikelen en handelingen, en houden toezicht op de toepassing van de verordening voor wat de transparantie van de rekeningen van aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten betreft, overeenkomstig artikel 25.”;

(b) Lid 2 wordt hernummerd tot lid 3 en komt als volgt te luiden:

“Elke nationale toezichthoudende instantie voert de nodige onderzoeken, inspecties, audits en andere monitoringactiviteiten uit om mogelijke inbreuken tegen de in deze verordening en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen vastgestelde eisen door krachtens deze verordening onder hun toezicht vallende entiteiten op te sporen.

Zij neemt alle nodige handhavingsmaatregelen, met inbegrip van, voor zover passend, het wijzigen, beperken, schorsen of intrekken van de economische certificaten die zij overeenkomstig artikel 6 heeft afgegeven.

De betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten en de verleners van gemeenschappelijke informatiediensten moeten voldoen aan de door de nationale toezichthoudende instantie genomen maatregelen.”;

(c) Het volgende lid 2 wordt ingevoegd:

“De nationale toezichthoudende instanties zijn verantwoordelijk voor het beoordelen en goedkeuren van de prijsstelling voor het verlenen van de gemeenschappelijke informatiedienst, overeenkomstig artikel 9.”;

(43) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

(a) Lid 1 wordt vervangen door:

“De nationale toezichthoudende instanties wisselen informatie uit en werken samen in een netwerk in de context van de in artikel 114 bis van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde adviesraad voor prestatiebeoordeling.”;

(b) Lid 2 komt als volgt te luiden:

“Indien passend werken de nationale toezichthoudende instanties samen, via werkafspraken, om elkaar wederzijdse bijstand te verlenen bij hun monitoring- en toezichtstaken, de behandeling van onderzoeken en enquêtes.”;

(c) Lid 3 wordt vervangen door:

“De nationale toezichthoudende instanties maken het gemakkelijker voor verleners van luchtvaarnavigatiediensten om grensoverschrijdende diensten te verlenen met het oog op de verbetering van de netwerkprestaties. In het geval van verlening van luchtvaarnavigatiediensten in een luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van twee of meer lidstaten valt, sluiten de betrokken lidstaten een overeenkomst inzake het toezicht dat zij krachtens deze verordening moeten uitoefenen op de betrokken verleners van luchtvaarnavigatiediensten. Teneinde die overeenkomst ten uitvoer te leggen, kunnen de betrokken nationale toezichthoudende instanties een plan opstellen waarin gespecificeerd is hoe hun onderlinge samenwerking zal plaatsvinden.”;

(d) Lid 4 wordt geschrapt;

(e) Lid 5 wordt hernoemd tot lid 4 en komt als volgt te luiden:

“In het geval van de verlening van luchtvaarnavigatiediensten in een luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van een andere lidstaat valt, voorziet de in lid 3 bedoelde overeenkomsten in de wederzijdse erkenning van de uitvoering van de toezichthoudende taken, zoals uiteengezet in deze verordening, en de resultaten daarvan door elke van de instanties. In die overeenkomsten wordt ook bepaald welke nationale toezichthoudende instantie bevoegd is voor de in artikel 6 bedoelde economische certificering.”;

(f) Lid 6 wordt hernoemd tot lid 5 en komt als volgt te luiden:

“Nationale toezichthoudende instanties kunnen, voor zover dit op grond van het nationale recht is toegestaan, met het oog op regionale samenwerking ook regelingen overeenkomen inzake de verdeling van de verantwoordelijkheden voor de toezichtstaken. Zij stellen de Commissie in kennis van deze overeenkomsten.”.

(44) Artikel 6 wordt geschrapt.

Hoofdstuk III: Dienstverlening

(45) Artikel 7, samen met artikel 28, wordt vervangen door artikel 38, dat de titel “Raadpleging van belanghebbenden” krijgt en als volgt komt te luiden:

“1. De lidstaten, de nationale toezichthoudende instanties, het Agentschap, al dan niet optredend als PBO, en de Netwerkbeheerder zetten raadplegingsmechanismen op voor passende raadpleging van belanghebbenden over de uitvoering van hun taken bij de uitvoering van deze verordening.

2. De Commissie zet op het niveau van de Unie een dergelijk mechanisme op om overleg te plegen over kwesties die verband houden met de tenuitvoerlegging van deze verordening,

voor zover van toepassing. Het specifieke Comité voor de sectorale dialoog, dat is opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie, wordt bij de raadpleging betrokken.

3. Tot de belanghebbenden kunnen behoren:

a) verleners van luchtvaartnavigatiediensten of relevante groepen die hen vertegenwoordigen;

b) de Netwerkbeheerder;

c) luchthavenexploitanten of relevante groepen die hen vertegenwoordigen;

d) luchtruimgebruikers of relevante groepen die hen vertegenwoordigen;

e) het leger;

f) de verwerkende industrie;

g) belangenorganisaties van beroepspersoneel;

h) relevante niet-gouvernementele organisaties.”.

(46) Artikel 8 wordt hernummerd tot artikel 6. De titel van het artikel wordt vervangen door “Economische certificering en eisen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten”, en de tekst komt als volgt te luiden:

“1. Naast de certificaten waarover verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten beschikken krachtens artikel 41 verordening (EU) 2018/1139, moeten zij ook houder zijn van een economisch certificaat. Dit economisch certificaat wordt afgegeven op aanvraag, als de aanvrager heeft aangetoond over voldoende financiële draagkracht te beschikken en een passende aansprakelijkheidsverzekering heeft verkregen.

Het in dit lid bedoelde economisch certificaat kan worden beperkt, geschorst of ingetrokken wanneer de houder niet meer voldoet aan de eisen voor de afgifte en het behoud van dat certificaat.

2. Een entiteit die houder is van het in lid 1 bedoelde economisch certificaat en van een in artikel 41 van Verordening (EU) 2018/1139 bedoeld certificaat, heeft het recht om in de Unie luchtvaartnavigatiediensten voor luchtruimgebruikers te verlenen, onder niet-discriminerende voorwaarden, onverminderd artikel 7, lid 2.

3. Het in lid 1 bedoelde economisch certificaat en het in artikel 41 van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde certificaat kunnen aan een of meerdere in bijlage I vermelde voorwaarden worden onderworpen. Deze voorwaarden moeten objectief gerechtvaardigd, niet-discriminerend, evenredig en transparant zijn. De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 36, teneinde de in bijlage I vermelde lijst te wijzigen met het oog op de totstandbrenging van een economisch gelijk speelveld en een veerkrachtige dienstverlening.

4. De nationale toezichthoudende instantie van de lidstaat waar de natuurlijke of rechtspersoon die het economisch certificaat aanvraagt zijn hoofdvestiging heeft of, als die persoon geen hoofdvestiging heeft, waar hij zijn verblijf- of vestigingsplaats heeft, is verantwoordelijk voor de in dit artikel uiteengezette taken met betrekking tot economische

certificaten. In het geval van luchtvaarnavigatiediensten die worden verleend in een luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van twee of meer lidstaten valt, worden de verantwoordelijke nationale toezichthoudende instanties gespecificeerd overeenkomstig artikel 5, lid 4.

5. Met het oog op de toepassing van lid 1, moeten de nationale toezichthoudende instanties:

a) de bij hen ingediende aanvragen in ontvangst nemen en beoordelen en, in voorkomend geval, economische certificaten afgeven of verlengen;

b) toezicht uitoefenen op houders van economische certificaten.

6. Overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure stelt de Commissie uitvoeringsvoorschriften vast met gedetailleerde eisen inzake financiële robuustheid, met name financiële draagkracht en financiële veerkracht, en inzake aansprakelijkheid en verzekeringsdekking. Met het oog op de uniforme uitvoering en naleving van leden 1, 4 en 5 van dit artikel stelt de Commissie, overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure, uitvoeringshandelingen vast waarin gedetailleerde bepalingen zijn vastgesteld betreffende de regels en procedures voor certificering en voor de uitvoering van onderzoeken, inspecties, audits en andere monitoringactiviteiten die noodzakelijk zijn om te garanderen dat de nationale toezichthoudende instanties effectief toezicht houden op de onder deze verordening vallende entiteiten.”.

(47) Artikel 9 wordt hernummerd tot artikel 7, met de volgende wijzigingen:

(a) Leden 1, 2 en 3 komen als volgt te luiden:

“1. De lidstaten zorgen ervoor dat in het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt binnen bepaalde luchtruimblokken op exclusieve basis luchtverkeersdiensten worden verleend. Daartoe wijzen de lidstaten, individueel of collectief, een of meer verleners van luchtverkeersdiensten aan. De verleners van luchtverkeersdiensten moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:

a) ze moeten houder zijn van een geldig certificaat of een geldige verklaring, als bedoeld in artikel 41 van Verordening (EU) 2018/1139, en van een economisch certificaat, overeenkomstig artikel 6, lid 1;

b) ze moeten voldoen aan de nationale eisen inzake beveiliging en verdediging.

Elk besluit tot aanwijzing van een verlener van luchtverkeersdiensten is geldig voor maximaal tien jaar. De lidstaten kunnen besluiten de aanwijzing van een verlener van luchtverkeersdiensten te verlengen.

2. De aanwijzing van de verleners van luchtverkeersdiensten mag niet worden onderworpen aan voorwaarden die deze dienstverleners verplichten om:

a) rechtstreeks of via meerderheidsaandeelhouderschap eigendom te zijn van de aanwijzende lidstaat of onderdanen daarvan;

b) zijn hoofdvestiging of geregistreerd kantoor op het grondgebied van de aanwijzende lidstaat te hebben;

c) alleen faciliteiten in de aanwijzende lidstaat te gebruiken.

3. De lidstaten specificeren de rechten en verplichtingen waaraan de individueel of collectief aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten moeten voldoen. Deze verplichtingen omvatten voorwaarden voor het beschikbaar stellen van relevante gegevens die het mogelijk

maken alle bewegingen van luchtvaartuigen te identificeren in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim.”;

(b) Leden 4 en 5 worden geschrapt.

(c) Lid 6 wordt hernummerd tot lid 4.

(48) Artikel 10 wordt geschrapt.

(49) Een nieuw artikel 8 wordt ingevoegd, met als titel “Voorwaarden voor het verlenen van CNS-, AIS-, ADS-, MET- en terminalluchtverkeersdiensten”, dat als volgt komt te luiden:

“1. Als dit kostenefficiëntiewinst oplevert voor luchtruimgebruikers, mogen verleners van luchtverkeersdiensten beslissen CNS-, AIS-, ADS- of MET-diensten aan te besteden onder marktvoorwaarden.

Als dit kostenefficiëntiewinst oplevert voor luchtruimgebruikers, staan de lidstaten toe dat luchthavenexploitanten terminalluchtverkeersdiensten voor plaatselijke verkeersleiding aanbesteden onder marktvoorwaarden.

Als dit bovendien kostenefficiëntiewinst oplevert voor luchtruimgebruikers, mogen de lidstaten toestaan dat luchthavenexploitanten of de betrokken nationale toezichhoudende instantie terminalluchtverkeersdiensten voor naderingsluchtverkeersleiding aanbesteden onder marktvoorwaarden.

2. De aanbesteding van diensten onder marktvoorwaarden gebeurt op basis van gelijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden, overeenkomstig het Unierecht, met inbegrip van de mededingingsregels van het Verdrag. De aanbestedingsprocedures voor de desbetreffende diensten worden zodanig ontworpen dat concurrerende aanbieders effectief kunnen deelnemen aan deze procedures, onder meer door regelmatig een nieuwe aanbesteding uit te schrijven.

3. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de verlening van en-routeluchtverkeersdiensten organisatorisch wordt gescheiden van de verlening van CNS-, AIS-, ADS-, MET- en terminalluchtverkeersdiensten en dat de in artikel 25, lid 3, bedoelde eisen inzake de scheiding van rekeningen worden nageleefd.

4. Een verlener van CNS-, AIS-, ADS-, MET- of terminalluchtverkeersdiensten mag alleen worden geselecteerd om diensten te verlenen in een lidstaat als:

a) hij gecertificeerd is overeenkomstig artikel 6, leden 1 en 2;

b) zijn hoofdvestiging zich op het grondgebied van een lidstaat bevindt;

c) lidstaten of onderdanen van lidstaten voor meer dan 50 % eigenaar zijn van de dienstverlener en er daadwerkelijk controle over uitoefenen, hetzij direct, hetzij via een of meer tussenbedrijven, tenzij anders is bepaald in een overeenkomst met een derde land waarbij de Unie partij is; en

d) de dienstverlener voldoet aan de nationale eisen inzake beveiliging en defensie.

5. De artikelen 14, 17 en 19 tot en met 22 zijn niet van toepassing op verleners van terminalluchtverkeersdiensten die zijn aangewezen op basis van een aanbestedingsprocedure overeenkomstig lid 1, tweede en derde alinea. Met het oog op monitoringdoeleinden

verstrekken die verleners van terminalluchtverkeersdiensten gegevens over de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten op de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie aan de nationale toezichthoudende instantie en het als PBO optredende Agentschap.

6. De nationale toezichthoudende instanties zorgen ervoor dat aanbestedingen door verleners van luchtverkeersdiensten en luchthavenexploitanten, als bedoeld in lid 1, voldoen aan lid 2, en passen indien nodig corrigerende maatregelen toe. In het geval van terminalluchtverkeersdiensten zijn zij verantwoordelijk voor de goedkeuring van de aanbestedingsspecificaties voor terminalluchtverkeersdiensten; deze dienen eisen inzake de kwaliteit van de dienstverlening te bevatten. De nationale toezichthoudende instanties leggen kwesties die verband houden met de toepassing van de mededingingsregels voor aan de in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 1/2003 bedoelde nationale mededingingsautoriteit.”.

(50) Een nieuw artikel 9 wordt ingevoegd, met als titel “Verlening van gemeenschappelijke informatiediensten”, en komt als volgt te luiden:

“1. Indien gemeenschappelijke informatiediensten worden verstrekt, moeten de verspreide gegevens de integriteit en kwaliteit hebben die nodig is om de veilige verlening van diensten voor het beheer van het verkeer van onbemande luchtvaartuigen mogelijk te maken.

2. De prijs van gemeenschappelijke informatiediensten moet gebaseerd zijn op de vaste en variabele kosten van het verlenen van de desbetreffende dienst en mag voorts ook een winstmarge omvatten die een weergave vormt van een passende risico-rendementsverhouding.

De in de eerste alinea bedoelde kosten worden opgenomen in een rekening die gescheiden is van de rekeningen voor alle andere activiteiten van de betrokken exploitant, en worden openbaar gemaakt.

3. De prijs wordt vastgesteld door de verlener van gemeenschappelijke informatiediensten, overeenkomstig lid 2, en wordt beoordeeld en goedgekeurd door de betrokken nationale toezichthoudende instantie.

4. Met betrekking tot activiteiten in specifieke luchtruimvolumes die door de lidstaten zijn aangewezen voor activiteiten met onbemande luchtvaartuigen, worden relevante operationele gegevens in real time ter beschikking gesteld door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Verleners van gemeenschappelijke informatiediensten gebruiken die gegevens uitsluitend voor operationele doeleinden van de door hen verleende diensten. Verleners van gemeenschappelijke informatiediensten krijgen op niet-discriminerende basis toegang tot relevante operationele gegevens, onverminderd de belangen van het beveiligings- of defensiebeleid.

De prijs voor de toegang tot dergelijke gegevens wordt gebaseerd op de marginale kosten van de terbeschikkingstelling van de gegevens.”.

(51) Artikel 11 wordt hernummerd tot artikel 10 en wordt als volgt gewijzigd:

(a) Lid 1 komt als volgt te luiden:

“Om de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties in het gemeenschappelijk Europees luchtruim te verbeteren, is een prestatieregeling voor

luchtvaarnavigatiediensten en netwerkfuncties van toepassing overeenkomstig het onderhavige artikel en de artikelen 11 tot en met 18.”;

(b) Lid 2 wordt vervangen door:

“De prestatieregeling wordt toegepast tijdens referentieperioden, die minstens twee en hoogstens vijf jaar bedragen. De prestatieregeling omvat:

- a) Uniewijde prestatiedoelstellingen op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie voor elke referentieperiode;*
- b) prestatieplannen met bindende prestatiedoelstellingen op de onder a) vermelde prestatiekerngebieden voor elke referentieperiode;*
- c) periodieke beoordeling, monitoring en benchmarking van de prestaties op de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie.*

De Commissie kan aanvullende prestatiekerngebieden toevoegen met het oog op de vaststelling of monitoring van prestatiedoelstellingen, indien dit nodig is om de prestaties te verbeteren.”;

(c) Leden 3 tot en met 6 en lid 8 worden geschrapt;

(d) Lid 7 wordt hernummerd tot lid 3 en komt als volgt te luiden:

“Lid 2, onder a), b) en c), wordt gebaseerd op:

- a) het verzamelen, valideren, onderzoeken, evalueren en verspreiden van relevante gegevens over de prestaties van luchtvaarnavigatiediensten en netwerkfuncties van alle relevante partijen, waaronder verleners van luchtvaarnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten, nationale toezichthoudende instanties, nationale bevoegde instanties, lidstaten, het Agentschap, de Netwerkbeheerder en Eurocontrol;*
- b) prestatiekernindicatoren voor het vaststellen van doelstellingen op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie;*
- c) indicatoren voor de monitoring van de prestaties op de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie;*
- d) een methode voor de opstelling van prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor luchtvaarnavigatiediensten, en een methode voor de opstelling van het prestatieplan en prestatiedoelstellingen voor de netwerkfuncties;*
- e) de beoordeling van de ontwerpprestatieplannen en -doelstellingen voor luchtvaarnavigatiediensten en netwerkfuncties;*
- f) de monitoring van prestatieplannen, met inbegrip van passende waarschuwingsmechanismen voor de herziening van prestatieplannen en -doelstellingen en voor de herziening van Uniewijde prestatiedoelstellingen in de loop van een referentieperiode;*
- g) benchmarking van verleners van luchtvaarnavigatiediensten;*
- h) stimuleringsregelingen, met inbegrip van negatieve financiële prikkels in het geval een verlener van luchtverkeersdiensten niet voldoet aan de relevante bindende prestatiedoelstellingen tijdens de referentieperiode of in het geval hij de in artikel 35 bedoelde relevante gemeenschappelijke projecten niet heeft uitgevoerd. Dergelijke negatieve financiële prikkels houden met name rekening met de kwalitatieve achteruitgang van de door die dienstverlener verleende diensten omdat hij niet heeft*

voldaan aan de prestatiedoelstellingen of de gemeenschappelijke projecten niet heeft uitgevoerd, en met de gevolgen daarvan voor het netwerk;

i) risicodelingsmechanismen met betrekking tot verkeer en kosten;

j) tijdschema's voor de vaststelling van doelstellingen, de beoordeling van prestatieplannen en -doelstellingen, monitoring en benchmarking;

k) een methode voor de toewijzing van gemeenschappelijke kosten van en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten tussen deze twee categorieën diensten;

l) mechanismen voor de aanpak van onvoorziene en significante gebeurtenissen die een wezenlijke invloed hebben op de uitvoering van de prestatie- en heffingsregelingen.”.

(52) Een nieuw artikel 11 wordt ingevoegd, met als titel “Vaststelling van de Uniewijde prestatiedoelstellingen”, en komt als volgt te luiden:

“1. De Commissie stelt voor elke referentieperiode Uniewijde prestatiedoelstellingen vast voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten en terminalluchtvaartnavigatiediensten op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie, overeenkomstig de in artikel 37, lid 2, en in leden 2 en 3 van het onderhavige artikel bedoelde raadplegingsprocedure. In samenhang met de Uniewijde prestatiedoelstellingen kan de Commissie aanvullende basiswaarden, uitgesplitste waarden of benchmarkgroepen vaststellen om de beoordeling en goedkeuring van ontwerp prestatieplannen overeenkomstig de in artikel 13, lid 3, bedoelde criteria mogelijk te maken.

2. De in lid 1 bedoelde Uniewijde prestatiedoelstellingen worden vastgesteld op basis van de volgende essentiële criteria:

a) ze moeten aanzetten tot geleidelijke en aanhoudende verbeteringen van de operationele en economische prestaties van luchtvaartnavigatiediensten;

b) ze moeten realistisch en haalbaar zijn tijdens de desbetreffende referentieperiode, en tegelijk op langere termijn aanzetten tot structurele en technologische ontwikkelingen die een efficiënte, duurzame en veerkrachtige verlening van luchtvaartnavigatiediensten mogelijk maken.

3. De Commissie zal alle nodige input van belanghebbenden inwinnen om haar besluiten over Uniewijde prestatiedoelstellingen voor te bereiden. Op verzoek van de Commissie verleent het als PBO optredende Agentschap bijstand aan de Commissie bij de analyse en voorbereiding van die besluiten, aan de hand van een advies.”.

(53) Artikel 12 wordt geschrapt.

(54) Artikel 13 wordt hernummerd tot artikel 19 en komt als volgt te luiden:

“1. Onverminderd de mogelijkheid voor de lidstaten om de verlening van de in dit artikel bedoelde luchtverkeersdiensten met overheidsmiddelen te financieren, worden heffingen voor luchtvaartnavigatiediensten vastgesteld, opgelegd aan de luchtruimgebruikers en gehandhaafd.

2. Deze heffingen worden gebaseerd op de kosten van de verleners van luchtverkeersdiensten voor het leveren van diensten en functies ten gunste van luchtruimgebruikers tijdens de vaste referentieperioden, zoals vastgesteld in artikel 10, lid 2. Om bij te dragen tot de noodzakelijke kapitaalverbeteringen, mogen die kosten een redelijk rendement op activa omvatten.

3. *Heffingen moeten de veilige, doelmatige, doeltreffende, daadwerkelijke en duurzame verlening van luchtvaartnavigatiediensten bevorderen teneinde een hoog niveau van veiligheid en kosteneffectiviteit te realiseren en de prestatiedoelstellingen te halen, en ze vormen een stimulans voor geïntegreerde dienstverlening en leveren tegelijk een bijdrage aan het beperken van de milieu-impact van de luchtvaart.*

4. *Inkomsten uit heffingen die aan luchtruimgebruikers worden opgelegd kunnen leiden tot financiële overschotten of verliezen voor verleners van luchtverkeersdiensten, als gevolg van de toepassing van de in artikel 10, lid 3, onder h), bedoelde stimuleringsregelingen en de in artikel 10, lid 3, onder i), bedoelde risicodelingsmechanismen.*

5. *Inkomsten uit heffingen die overeenkomstig het onderhavige artikel aan luchtruimgebruikers worden opgelegd, mogen niet worden gebruikt voor de financiering van diensten die overeenkomstig artikel 8 onder marktvoorwaarden worden verleend.*

6. *De financiële gegevens over bepaalde kosten, werkelijke kosten en inkomsten van aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten worden gerapporteerd aan de nationale toezichthoudende instanties en het als PBO optredende Agentschap en worden openbaar gemaakt.”.*

(55) Artikel 14 wordt hernummerd tot artikel 24. De titel wordt vervangen door “Beoordeling van de naleving van de prestatie- en heffingsregelingen”, en de tekst komt als volgt te luiden:

“1. De Commissie beoordeelt regelmatig de naleving van de artikelen 10 tot en met 17 en de artikelen 19 tot en met 22 en de in de artikelen 18 en 23 bedoelde uitvoeringshandelingen door de verleners van luchtverkeersdiensten en de lidstaten, al naargelang het geval. De Commissie handelt in overleg met het als PBO optredende Agentschap en de nationale toezichthoudende instanties.

2. Op verzoek van een of meer lidstaten, van een nationale toezichthoudende instantie of van de Commissie voert het als PBO optredende Agentschap een onderzoek uit naar elke vermeende niet-naleving, als bedoeld in lid 1. Als het als PBO optredende Agentschap over aanwijzingen van niet-naleving beschikt, kan het op eigen initiatief een onderzoek instellen. Het sluit het onderzoek af binnen vier maanden na ontvangst van een verzoek, na de lidstaat, de betrokken nationale toezichthoudende instantie en de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten te hebben gehoord. Onverminderd artikel 41, lid 1, deelt het als PBO optredende Agentschap de resultaten van het onderzoek met de betrokken lidstaten, de betrokken verleners van luchtverkeersdiensten en de Commissie.

3. De Commissie kan een advies uitbrengen over de vraag of de artikelen 10 tot en met 17 en de artikelen 19 tot en met 22 en de in de artikelen 18 en 23 bedoelde uitvoeringshandelingen zijn nageleefd door de lidstaten en/of verleners van luchtverkeersdiensten en brengt dat advies ter kennis van de betrokken lidstaat of lidstaten en de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten.”.

(56) Artikel 15 wordt hernummerd tot artikel 35 (in hoofdstuk V van het gewijzigde voorstel) en komt als volgt te luiden:

“1. De Commissie kan gemeenschappelijke projecten opzetten voor de uitvoering van de in het Europees ATM-masterplan geïdentificeerde essentiële operationele wijzigingen die gevolgen hebben voor het hele netwerk.

2. De Commissie kan ook governancemechanismen vaststellen voor gemeenschappelijke projecten en de uitvoering daarvan.

3. Gemeenschappelijke projecten kunnen in aanmerking komen voor financiering van de Unie. Hiertoe, en onverminderd de bevoegdheid van de lidstaten om te beslissen over het gebruik van hun eigen financiële middelen, voert de Commissie een onafhankelijke kostenbatenanalyse uit en pleegt ze overeenkomstig artikel 10 passend overleg met de lidstaten en relevante betrokken partijen, waarbij alle passende wijzen van financiering onder de loep worden genomen.

4. De Commissie stelt de in leden 1 en 2 bedoelde gemeenschappelijke projecten en governancemechanismen vast aan de hand van uitvoeringshandelingen die worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.”.

(57) Artikel 16 wordt geschrapt.

(58) Artikel 17 wordt vervangen door de artikelen 26 en 27 (in hoofdstuk IV van het gewijzigde voorstel), die als volgt komen te luiden:

“Artikel 26

Netwerkfuncties

1. De netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer zorgen ervoor dat het luchtruim en de schaarse middelen duurzaam en efficiënt worden gebruikt. Ze zorgen er ook voor dat luchtruimgebruikers vanuit milieuoogpunt optimale trajecten kunnen exploiteren, en voorzien in een maximale toegang tot het luchtruim en de luchtvaarnavigatiediensten. De in leden 2 en 3 opgesomde netwerkfuncties moeten de verwezenlijking van de Uniewijde prestatiedoelstellingen ondersteunen en moeten gebaseerd zijn op operationele eisen.

2. De in lid 1 bedoelde netwerkfuncties omvatten het volgende:

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

3. De in lid 1 bedoelde netwerkfuncties omvatten ook het volgende:

- a) de optimalisatie van het luchtruimontwerp voor het netwerk en het faciliteren van de delegatie van de verlening van luchtverkeersdiensten via samenwerking met de verleners van luchtverkeersdiensten en de instanties van de lidstaten;
- b) het beheer van de levering van luchtverkeersleidingscapaciteit in het netwerk, zoals uiteengezet in het bindende operationele netwerkplan (NOP);
- c) de functie voor coördinatie en ondersteuning in geval van netwerkcrisissen;
- d) het beheer van de luchtverkeersstromen en de capaciteit;
- e) het beheer van de planning, monitoring en coördinatie van de activiteiten voor de uitrol van infrastructuur in het Europese ATM-netwerk, overeenkomstig het Europees ATM-masterplan, rekening houdend met de operationele behoeften en bijbehorende operationele procedures;
- f) het toezicht op de werking van de Europese ATM-netwerkinfrastructuur.

4. De in leden 2 en 3 genoemde functies hebben geen betrekking op de vaststelling van bindende maatregelen van algemene aard of op het nemen van politieke beslissingen. Bij de uitvoering ervan vindt coördinatie plaats met militaire autoriteiten, overeenkomstig overeengekomen procedures inzake het flexibel gebruik van het luchtruim.

5. De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 36 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening te wijzigen teneinde functies toe te voegen aan de in leden 2 en 3 opgesomde functies, indien dit nodig is voor de werking en de prestaties van het netwerk.

Artikel 27

De Netwerkbeheerder

1. Om de in artikel 26 bedoelde doelstellingen te bereiken, ziet de Commissie, in voorkomend geval met ondersteuning van het Agentschap, erop toe dat de Netwerkbeheerder bijdraagt aan de uitvoering van de in artikel 26 vermelde netwerkfuncties door de in lid 4 bedoelde taken uit te voeren.

2. De Commissie kan een onpartijdig en bevoegd orgaan aanstellen om de taken van de Netwerkbeheerder uit te voeren. Daartoe stelt de Commissie een uitvoeringshandeling vast volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. Dit aanstellingsbesluit bevat de voorwaarden voor de aanstelling, met inbegrip van de financiering van de Netwerkbeheerder.

3. De taken van de netwerkbeheerder worden op onafhankelijke, onpartijdige en kostenefficiënte wijze uitgevoerd. Ze zijn onderworpen aan passende governance, waarbij de boekhoudkundige scheiding tussen dienstverlening en regelgeving wordt erkend als het als Netwerkbeheerder aangewezen bevoegde orgaan ook regelgevende taken heeft. Bij de uitvoering van zijn taken houdt de Netwerkbeheerder rekening met de behoeften van het gehele ATM-netwerk; de luchtruimgebruikers, verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten en het leger worden volledig bij deze taken betrokken.

4. De Netwerkbeheerder draagt bij aan de uitvoering van de netwerkfuncties via ondersteunende maatregelen die gericht zijn op de veilige en efficiënte planning en werking van het netwerk onder normale en crisissomstandigheden en via maatregelen die gericht zijn op de voortdurende verbetering van de netwerkactiviteiten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en op de algemene prestaties van het netwerk, met name wat de uitvoering van de prestatieregeling betreft. In de acties van de Netwerkbeheerder wordt rekening gehouden met de noodzaak om de luchthavens volledig te integreren in het netwerk.

5. De Netwerkbeheerder werkt nauw samen met het als PBO optredende Agentschap om ervoor te zorgen dat de in artikel 10 bedoelde prestatiedoelstellingen voldoende worden weerspiegeld in de capaciteit die door individuele verleners van luchtvaartnavigatiediensten moet worden geleverd en die tussen de Netwerkbeheerder en die verleners van luchtvaartnavigatiediensten is overeengekomen in het operationeel netwerkplan.

6. De Netwerkbeheerder:

a) beslist over individuele maatregelen om de netwerkfuncties uit te voeren en de effectieve uitvoering van het bindende operationele netwerkplan te ondersteunen, en om de bindende prestatiedoelstellingen te verwezenlijken;

b) verstrekt advies aan de Commissie en relevante informatie aan het als PBO optredende Agentschap over de uitrol van de ATM-netwerkinfrastructuur in overeenstemming met het Europees ATM-masterplan, met name om vast te stellen welke investeringen nodig zijn voor het netwerk.

7. De Netwerkbeheerder neemt beslissingen via een coöperatief besluitvormingsproces. Partijen bij het coöperatief besluitvormingsproces handelen zoveel mogelijk met het oog op de verbetering van de werking en de prestaties van het netwerk. Het coöperatief besluitvormingsproces bevordert de belangen van het netwerk.

8. Om overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgestelde uitvoeringshandelingen ten uitvoer te leggen, stelt de Commissie gedetailleerde regels vast voor de uitvoering van de netwerkfuncties, de taken van de Netwerkbeheerder en de governancemechanismen, met inbegrip van besluitvormingsprocessen en crisisbeheersing.

9. Andere dan de in artikel 26, leden 2 en 3, bedoelde aspecten van het ontwerp van luchtruimstructuren worden behandeld door de lidstaten. Daarbij houden de lidstaten rekening met de verkeersvraag, seizoensgebondenheid en complexiteit van het luchtverkeer en de prestatieplannen. Alvorens een besluit te nemen over deze aspecten, moeten de lidstaten overleg plegen met de betrokken luchtruimgebruikers of groepen die dergelijke luchtruimgebruikers vertegenwoordigen en met de militaire autoriteiten, indien van toepassing.”;

(59) Artikel 18 wordt geschrapt.

(60) Artikel 19 wordt hernummerd tot artikel 29 (in hoofdstuk IV van het gewijzigde voorstel). De eerste zin wordt vervangen door:

“De verleners van luchtverkeersdiensten stellen raadplegingsmechanismen vast om met relevante luchtruimgebruikers en luchthavenexploitanten te overleggen over alle belangrijke kwesties die verband houden met de verleende diensten, met inbegrip van relevante wijzigingen van de luchtruimconfiguraties, of over strategische investeringen die gevolgen hebben voor het verlenen van luchtverkeersbeheersdiensten en luchtvaarnavigatiediensten en/of heffingen.”.

in de vierde zin wordt de verwijzing naar “artikel 27, lid 3” vervangen door “artikel 37, lid 3”.

(61) Artikel 20 wordt hernummerd tot artikel 30 (in hoofdstuk IV van het gewijzigde voorstel) en komt als volgt te luiden:

“De lidstaten nemen in het kader van het gemeenschappelijke vervoersbeleid de nodige stappen om ervoor te zorgen dat er voor het beheer van specifieke luchtruimblokken schriftelijke overeenkomsten tussen de bevoegde civiele en militaire autoriteiten of gelijkwaardige juridische regelingen worden vastgesteld of hernieuwd, en stellen de Commissie daarvan in kennis.”.

(62) Artikel 21 wordt hernummerd tot artikel 25, de titel wordt vervangen door “Transparantie van de rekeningen van verleners van luchtvaarnavigatiediensten”, en de tekst komt als volgt te luiden:

“1. Verleners van luchtvaarnavigatiediensten moeten, ongeacht hun eigendoms- of rechtsstructuur, jaarlijks hun financiële rekeningen opstellen en publiceren. Deze rekeningen moeten voldoen aan de door de Unie goedgekeurde internationale boekhoudnormen. Wanneer deze rekeningen wegens de juridische status van de verlener van

luchtvaarnavigatiediensten, niet volledig aan de internationale boekhoudnormen kunnen beantwoorden, moet de betrokken dienstverlener zoveel mogelijk aan deze normen voldoen. Verleners van luchtvaarnavigatiediensten publiceren een jaarverslag en worden regelmatig onderworpen aan een onafhankelijke audit van de in dit lid bedoelde rekeningen.

2. De nationale toezichthoudende instanties en het als PBO optredende Agentschap hebben recht op inzage in tot de rekeningen van de verleners van luchtvaarnavigatiediensten die onder hun toezicht staan. De lidstaten kunnen besluiten andere toezichthoudende instanties toegang te verlenen tot deze rekeningen.

3. Verleners van luchtvaarnavigatiediensten houden in hun boekhouding afzonderlijke rekeningen bij voor elke luchtvaarnavigatiedienst, zoals zij zouden moeten doen indien deze diensten door afzonderlijke ondernemingen werden uitgevoerd, teneinde discriminatie, kruissubsidiëring en concurrentievervalsing te voorkomen. Een verlener van luchtvaarnavigatiediensten houdt ook afzonderlijke rekeningen bij voor elke activiteit indien hij:

a) zowel luchtvaarnavigatiediensten verleent die zijn aanbesteed overeenkomstig artikel 8, lid 1, als luchtvaarnavigatiediensten die niet onder die bepaling vallen;

b) zowel luchtvaarnavigatiediensten verleent als andere activiteiten uitvoert, ongeacht van welke aard, met inbegrip van gemeenschappelijke informatiediensten;

c) zowel in de Unie als in derde landen luchtvaarnavigatiediensten verleent.

De bepaalde kosten, werkelijke kosten en inkomsten uit luchtvaarnavigatiediensten worden uitgesplitst in personeelskosten, andere werkingskosten dan personeelskosten, afschrijvingskosten, kapitaalkosten, kosten voor aan het als PBO optredende Agentschap betaalde vergoedingen en heffingen, en uitzonderlijke kosten, en worden openbaar gemaakt, met inachtneming van de bescherming van vertrouwelijke informatie.

4. De financiële gegevens over kosten en inkomsten overeenkomstig artikel 19, lid 6, en andere informatie die relevant is voor de berekening van eenheidstarieven worden gecontroleerd aan de hand van een audit of geverifieerd door de nationale toezichthoudende instantie of een entiteit die onafhankelijk is van de betrokken verlener van luchtvaarnavigatiediensten, en worden goedgekeurd door de nationale toezichthoudende instantie. De conclusies van de audit worden openbaar gemaakt.”.

(63) Artikel 22 wordt hernummerd tot artikel 31 (in hoofdstuk IV van het gewijzigde voorstel). De titel wordt vervangen door “Beschikbaarheid van en toegang tot operationele gegevens voor het algemene luchtverkeer”, en de tekst komt als volgt te luiden:

“1. Voor wat het algemene luchtverkeer betreft, worden relevante operationele gegevens op niet-discriminerende basis en onverminderd de belangen van het beveiligings- of verdedigingsbeleid in real time uitgewisseld door alle verleners van luchtvaarnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavens en de Netwerkbeheerder, ook op grensoverschrijdende en EU-wijde basis. De beschikbaarheid van deze gegevens komt ten goede aan gecertificeerde verleners van luchtvaarnavigatiediensten of verleners van luchtvaarnavigatiediensten die een verklaring hebben ingediend, entiteiten met bewezen belangstelling voor het verlenen van de luchtvaarnavigatiediensten, luchtruimgebruikers,

luchthavens en de Netwerkbeheerder. De gegevens worden alleen voor operationele doeleinden gebruikt.

2. De prijs voor de in lid 1 bedoelde dienst wordt gebaseerd op de marginale kosten van de terbeschikkingstelling van de gegevens.

3. De autoriteiten die belast zijn met toezicht op de veiligheid, toezicht op de prestaties en toezicht op het netwerk, waaronder het Agentschap, krijgen toegang tot de in lid 1 bedoelde relevante operationele gegevens.

4. De Commissie kan gedetailleerde voorschriften vaststellen voor de terbeschikkingstelling van en toegang tot gegevens overeenkomstig leden 1 en 3 en de methode voor de vaststelling van de prijs als bedoeld in lid 2. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, vermelde onderzoeksprocedure.”

(64) Een nieuw artikel 12 wordt ingevoegd, met als titel “Classificatie van en-route- en terminalluchtvaarnavigatiediensten”, en komt als volgt te luiden:

“1. Vóór de start van elke referentieperiode deelt elke lidstaat aan de Commissie mee welke tijdens die periode in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim verleende luchtvaarnavigatiediensten hij voornemens is te classificeren als en-routeluchtvaarnavigatiediensten en als terminalluchtvaarnavigatiediensten. Tegelijkertijd deelt elke lidstaat aan de Commissie mee door welke aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten die diensten worden verleend.

2. Geruime tijd vóór de start van de relevante referentieperiode stelt de Commissie uitvoeringsbesluiten vast, gericht aan elke lidstaat, waarin zij bepaalt of de voorgenomen classificatie van de desbetreffende diensten beantwoordt aan de criteria van artikel 2, punten 28) en 55). Op verzoek van de Commissie verleent het als PBO optredende Agentschap bijstand aan de Commissie bij de analyse en voorbereiding van die besluiten, aan de hand van een advies.

3. Indien de Commissie in een overeenkomstig lid 2 vastgesteld besluit tot de bevinding komt dat de voorgenomen classificatie niet beantwoordt aan de criteria van artikel 2, punten 28) en 55), dient de betrokken lidstaat, gelet op dat besluit, een nieuwe kennisgeving in die wel aan die criteria beantwoordt. De Commissie neemt een besluit over deze kennisgeving overeenkomstig lid 2.

4. De betrokken aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten baseren hun ontwerpprestatieplannen voor en-route- en terminalluchtvaarnavigatiediensten op de classificaties waarvan de Commissie heeft vastgesteld dat ze beantwoorden aan de criteria van artikel 2, punten 28) en 55). Het als PBO optredende Agentschap baseert zich op diezelfde classificaties om de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminalluchtvaarnavigatiediensten overeenkomstig artikel 13, lid 3, te beoordelen.”

(65) Een nieuw artikel 13 wordt ingevoegd, met als titel “Prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten van aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten”, en komt als volgt te luiden:

“1. De aangewezen verleners van en-routeluchtverkeersdiensten stellen voor elke referentieperiode ontwerpprestatieplannen vast voor alle en-routeluchtvaarnavigatiediensten die zij verlenen of, indien van toepassing, uitbesteden aan andere dienstverleners.

De ontwerpprestatieplannen worden vastgesteld na de vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen en vóór de start van de desbetreffende referentieperiode. Ze bevatten prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie die samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen. In die ontwerpprestatieplannen wordt rekening gehouden met het Europees ATM-masterplan. De ontwerpprestatieplannen worden openbaar gemaakt.

2. De in lid 1 bedoelde ontwerpprestatieplannen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten bevatten de door de Netwerkbeheerder verstrekte relevante informatie. Alvorens die ontwerpplannen vast te stellen, plegen de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten overleg met de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en, in voorkomend geval, de militaire autoriteiten, luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren. De aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten dienen die plannen ook in bij de nationale bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor hun certificering; deze instantie controleert of de plannen in overeenstemming zijn met Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen.

3. Ontwerpprestatieplannen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten moeten prestatiedoelstellingen bevatten voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten die samenhangend zijn met de respectieve Uniewijde prestatiedoelstellingen op alle prestatiekerngebieden en moeten voldoen aan de in de derde alinea vastgestelde aanvullende voorwaarden.

Of de prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen wordt beoordeeld op basis van de volgende criteria:

a) wanneer uitgesplitste waarden zijn vastgesteld in samenhang met de Uniewijde prestatiedoelstellingen: een vergelijking van de prestatiedoelstellingen in het ontwerpprestatieplan met die uitgesplitste waarden;

b) een beoordeling van de prestatieverbeteringen in de loop van de tijd, voor de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft, en voorts ook voor de periode die zowel de voorafgaande referentieperiode als de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft omvat;

c) een vergelijking van het geplande prestatieniveau van de verlener van luchtverkeersdiensten met andere verleners van luchtverkeersdiensten die deel uitmaken van dezelfde benchmarkgroep.

Bovendien moet het ontwerpprestatieplan aan de volgende voorwaarden voldoen:

a) de belangrijke uitgangspunten die worden gehanteerd als basis voor de vaststelling van doelstellingen en maatregelen om die doelstellingen tijdens de referentieperiode te bereiken, met inbegrip van de gebruikte basiswaarden, verkeersprognoses en economische aannames, zijn nauwkeurig, passend en samenhangend zijn;

b) het ontwerpprestatieplan moet volledig zijn wat betreft de gegevens en het ondersteunend materiaal;

c) de kostenbasissen voor heffingen moeten voldoen aan artikel 20.

4. De toewijzing van kosten tussen en-route- en terminalluchtvaarnavigatiediensten wordt door het als PBO optredende Agentschap beoordeeld op basis van de in artikel 10, lid 3,

onder k), bedoelde methode en de classificatie van de verschillende diensten, zoals beoordeeld door de Commissie overeenkomstig artikel 12.

5. De in lid 1 bedoelde ontwerpprestatieplannen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten, in voorkomend geval met inbegrip van de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminalluchtvaarnavigatiediensten, wordt ter beoordeling en goedkeuring ingediend bij het als PBO optredende Agentschap.

6. In het geval van een aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten die zowel en-routeluchtvaarnavigatiediensten als terminalluchtvaarnavigatiediensten verleent, beoordeelt het als PBO optredende Agentschap eerst de toewijzing van de kosten tussen de respectieve diensten overeenkomstig lid 4.

Als het als PBO optredende Agentschap tot de bevinding komt dat de toewijzing van de kosten niet beantwoordt aan de methode of aan de in lid 4 bedoelde classificatie, dient de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten een nieuw ontwerpprestatieplan in dat in overeenstemming is met die methode en die classificatie.

Als het als PBO optredende Agentschap tot de bevinding komt dat de toewijzing van de kosten beantwoordt aan die methode en die classificatie, neemt het een besluit in die zin en stelt het de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten en de nationale toezichthoudende instantie daarvan in kennis. De nationale toezichthoudende instantie is gebonden door de conclusies van dat besluit met betrekking tot de toewijzing van de kosten voor de beoordeling van het in artikel 14 bedoelde ontwerpprestatieplan voor terminalluchtvaarnavigatiediensten.

7. Het als PBO optredende Agentschap beoordeelt de prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten en de prestatieplannen aan de hand van de in lid 3 vermelde criteria en voorwaarden. Als lid 6 van toepassing is, vindt deze beoordeling plaats nadat een besluit over de toewijzing van de kosten is genomen overeenkomstig de vierde alinea van lid 6.

Als het als PBO optredende Agentschap tot de bevinding komt dat het ontwerpprestatieplan aan die criteria en voorwaarden beantwoordt, keurt het dat plan goed.

Als het als PBO optredende Agentschap tot de bevinding komt dat een of meerdere prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen of als het prestatieplan niet voldoet aan de in lid 3 vermelde aanvullende voorwaarden, verwerpt het dat plan.

8. Als het als PBO optredende Agentschap een ontwerpprestatieplan heeft verworpen overeenkomstig lid 7, dient de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten een herzien ontwerpprestatieplan in, indien nodig met herziene doelstellingen.

9. Het als PBO optredende Agentschap beoordeelt het in lid 8 bedoelde herziene ontwerpprestatieplan overeenkomstig de criteria en voorwaarden van lid 3. Als een herzien ontwerpprestatieplan aan die criteria en voorwaarden voldoet, keurt het als PBO optredende Agentschap het goed.

Als een herzien ontwerpprestatieplan niet aan die criteria en voorwaarden voldoet, verwerpt het als PBO optredende Agentschap het plan en eist het dat de aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten een definitief ontwerpprestatieplan indient.

Als het overeenkomstig lid 8 ingediende ontwerpprestatieplan wordt verworpen omdat het prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten bevat die niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen, stelt het als PBO optredende Agentschap met de Uniewijde prestatiedoelstellingen samenhangende prestatiedoelstellingen vast voor de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten, rekening houdende met de bevindingen in het in lid 7 bedoelde besluit. Het definitieve ontwerpprestatieplan dat door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten moet worden ingediend, bevat de aldus door het als PBO optredende Agentschap vastgestelde prestatiedoelstellingen, alsook de maatregelen om die doelstellingen te bereiken.

Als het overeenkomstig lid 8 ingediende herziene ontwerpprestatieplan wordt verworpen omdat het niet beantwoordt aan de voorwaarden van de derde alinea van lid 3, bevat het door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten in te dienen definitieve ontwerpprestatieplan de in het ontwerpprestatieplan opgenomen prestatiedoelstellingen die door het als PBO optredende Agentschap samenhangend zijn bevonden met de Uniewijde prestatiedoelstellingen, alsook de wijzigingen die nodig zijn om te voldoen aan de voorwaarden die niet- vervuld zijn bevonden door het als PBO optredende Agentschap.

Als de goedkeuring van het overeenkomstig lid 8 ingediende herziene ontwerpprestatieplan wordt verworpen omdat het prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten bevat die niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen en omdat het voorts ook niet voldoet aan de voorwaarden van de derde alinea van lid 3, bevat het door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten in te dienen definitieve ontwerpprestatieplan de overeenkomstig de derde alinea door het als PBO optredende Agentschap vastgestelde prestatiedoelstellingen, de maatregelen om die doelstellingen te bereiken en de wijzigingen die nodig worden geacht om te voldoen aan de voorwaarden waarvan het als PBO optredende Agentschap heeft geconstateerd dat ze niet vervuld zijn.

10. Ontwerpprestatieplannen die door het als PBO optredende Agentschap zijn goedgekeurd, worden door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten vastgesteld als definitieve plannen en worden openbaar gemaakt.

11. Het als PBO optredende Agentschap brengt regelmatig verslag uit, binnen de termijnen die bedoeld zijn in de overeenkomstig artikel 18 vast te stellen uitvoeringshandelingen, over het toezicht op de prestaties van en-routeluchtvaarnavigatiediensten en netwerkfuncties, met inbegrip van regelmatige beoordelingen van de verwezenlijking van de Uniewijde en-routeprestatiedoelstellingen en de prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten van verlener van luchtverkeersdiensten, en maakt de resultaten van die beoordelingen openbaar.

De aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten verstrekt de informatie en gegevens die nodig zijn voor het toezicht op de prestaties van luchtvaarnavigatiediensten. Dit omvat informatie en gegevens met betrekking tot werkelijke kosten en inkomsten. Als de prestatiedoelstellingen niet worden gehaald of het prestatieplan niet correct wordt uitgevoerd, neemt het als PBO optredende Agentschap besluiten waarbij de verlener van luchtverkeersdiensten worden verplicht om corrigerende maatregelen te nemen. Deze corrigerende maatregelen kunnen, indien dat objectief gezien noodzakelijk is, inhouden dat een verlener van luchtverkeersdiensten wordt verplicht om de verlening van de desbetreffende diensten te delegeren aan een andere dienstverlener. Als de prestatiedoelstellingen nog steeds niet worden gehaald, of als het prestatieplan nog steeds niet correct wordt uitgevoerd of als de opgelegde corrigerende maatregelen niet of niet goed worden toegepast, voert het als PBO

optredende Agentschap een onderzoek uit en brengt het advies uit aan de Commissie overeenkomstig artikel 24, lid 2. De Commissie kan maatregelen nemen overeenkomstig artikel 24, lid 3.”.

(66) Een nieuw artikel 14 wordt ingevoegd, met als titel “Prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten van aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten”, en komt als volgt te luiden:

“1. De aangewezen verleners van terminalluchtverkeersdiensten stellen voor elke referentieperiode ontwerpprestatieplannen vast voor alle terminalluchtvaartnavigatiediensten die zij verlenen of, indien van toepassing, uitbesteden aan andere dienstverleners.

De ontwerpprestatieplannen worden vastgesteld na de vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen en vóór de start van de desbetreffende referentieperiode. Ze bevatten prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie die samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen. In die ontwerpprestatieplannen wordt rekening gehouden met het Europees ATM-masterplan. De ontwerpprestatieplannen worden openbaar gemaakt.

2. De in lid 1 bedoelde ontwerpprestatieplannen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten bevatten de door de Netwerkbeheerder verstrekte relevante informatie. Alvorens die ontwerpplannen vast te stellen, plegen de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten overleg met de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en, in voorkomend geval, de militaire autoriteiten, luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren. De aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten dienen die plannen ook in bij de nationale bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor hun certificering; deze instantie controleert of de plannen in overeenstemming zijn met Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen.

3. Ontwerpprestatieplannen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten moeten prestatiedoelstellingen bevatten voor terminalluchtvaartnavigatiediensten die samenhangend zijn met de respectieve Uniewijde prestatiedoelstellingen op alle prestatiekerngebieden en moeten voldoen aan de in de derde alinea vastgestelde aanvullende voorwaarden.

Of de prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen wordt beoordeeld op basis van de volgende criteria:

a) wanneer uitgesplitste waarden zijn vastgesteld in samenhang met de Uniewijde prestatiedoelstellingen: een vergelijking van de prestatiedoelstellingen in het ontwerpprestatieplan met die uitgesplitste waarden;

b) een beoordeling van de prestatieverbeteringen in de loop van de tijd, voor de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft, en voorts ook voor de periode die zowel de voorafgaande referentieperiode als de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft omvat;

c) een vergelijking van het geplande prestatieniveau van de verlener van luchtverkeersdiensten met andere verleners van luchtverkeersdiensten die deel uitmaken van dezelfde benchmarkgroep.

Bovendien moet het ontwerpprestatieplan aan de volgende voorwaarden voldoen:

a) de belangrijke uitgangspunten die worden gehanteerd als basis voor de vaststelling van doelstellingen en maatregelen om die doelstellingen tijdens de referentieperiode te bereiken, met inbegrip van de gebruikte basiswaarden, verkeersprognoses en economische aannames, zijn nauwkeurig, passend en samenhangend;

b) het ontwerpprestatieplan is volledig wat betreft de gegevens en het ondersteunend materiaal;

c) de kostenbasissen voor heffingen moeten voldoen aan artikel 20.

4. De in lid 1 bedoelde ontwerpprestatieplannen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten worden ter beoordeling en goedkeuring ingediend bij de nationale toezichthoudende instantie.

5. In het geval van een aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten die zowel en-routeluchtvaartnavigatiediensten als terminalluchtvaartnavigatiediensten verleent, is het bij de nationale toezichthoudende instantie in te dienen ontwerpprestatieplan voor terminalluchtvaartnavigatiediensten het plan waarover het als PBO optredende Agentschap overeenkomstig artikel 13, lid 6, derde alinea, een positief besluit heeft genomen met betrekking tot de toewijzing van de kosten.

6. De nationale toezichthoudende instantie beoordeelt de prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten en de prestatieplannen aan de hand van de in lid 3 vermelde criteria en voorwaarden. Als lid 5 van toepassing is, baseert de nationale toezichthoudende instantie haar beoordeling op de conclusies van het besluit dat het als PBO optredende Agentschap heeft genomen met betrekking tot de toewijzing van de kosten.

Als de nationale toezichthoudende instantie tot de bevinding komt dat het ontwerpprestatieplan aan die criteria en voorwaarden beantwoordt, keurt ze het goed.

Als de nationale toezichthoudende instantie tot de bevinding komt dat een of meerdere prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen of als het prestatieplan niet voldoet aan de in lid 3 vermelde aanvullende voorwaarden, verwerpt ze het plan.

7. Als de nationale toezichthoudende instantie een ontwerpprestatieplan heeft verworpen overeenkomstig lid 6, dient de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten een herzien ontwerpprestatieplan in, indien nodig met herziene doelstellingen.

8. De nationale toezichthoudende instantie beoordeelt het in lid 7 bedoelde herziene ontwerpprestatieplan overeenkomstig de criteria en voorwaarden van lid 3. Als een herzien ontwerpprestatieplan aan die criteria en voorwaarden voldoet, keurt de nationale toezichthoudende instantie het goed.

Als een herzien ontwerpprestatieplan niet aan die criteria en voorwaarden voldoet, verwerpt de nationale toezichthoudende instantie dat plan en eist ze dat de aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten een definitief ontwerpprestatieplan indient.

Als het overeenkomstig lid 7 ingediende ontwerpprestatieplan wordt verworpen omdat het prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten bevat die niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen, stelt de nationale toezichthoudende instantie met de Uniewijde prestatiedoelstellingen samenhangende

prestatiedoelstellingen vast voor de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten, rekening houdende met de bevindingen in het in lid 6 bedoelde besluit. Het definitieve ontwerpprestatieplan dat door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten moet worden ingediend, bevat de aldus door de nationale toezichthoudende instantie vastgestelde prestatiedoelstellingen, alsook de maatregelen om die doelstellingen te bereiken.

Als het overeenkomstig lid 7 ingediende herziene ontwerpprestatieplan wordt verworpen omdat het niet beantwoordt aan de voorwaarden van de derde alinea van lid 3, bevat het door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten in te dienen definitieve ontwerpprestatieplan de in het ontwerpprestatieplan opgenomen prestatiedoelstellingen die door de nationale toezichthoudende instantie samenhangend zijn bevonden met de Uniewijde prestatiedoelstellingen, alsook de wijzigingen die nodig zijn om te voldoen aan de voorwaarden die niet- vervuld zijn bevonden door de nationale toezichthoudende instantie.

Als de goedkeuring van het overeenkomstig lid 7 ingediende herziene ontwerpprestatieplan wordt geweigerd omdat het prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten bevat die niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen en omdat het voorts ook niet voldoet aan de voorwaarden van de derde alinea van lid 3, bevat het door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten in te dienen definitieve ontwerpprestatieplan de overeenkomstig de derde alinea door de nationale toezichthoudende instantie vastgestelde prestatiedoelstellingen, de maatregelen om die doelstellingen te bereiken en de wijzigingen die nodig worden geacht om te voldoen aan de voorwaarden waarvan de nationale toezichthoudende instantie heeft geconstateerd dat ze niet vervuld zijn.

9. Ontwerpprestatieplannen die door de nationale toezichthoudende instantie zijn goedgekeurd, worden door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten vastgesteld als definitieve plannen en worden openbaar gemaakt.

10. De betrokken nationale toezichthoudende instantie brengt regelmatig verslag uit over het toezicht op de prestaties van terminalluchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van regelmatige beoordelingen van de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten door verlener van luchtverkeersdiensten, en maakt de resultaten van die beoordelingen openbaar.

De aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten verstrekt de informatie en gegevens die nodig zijn voor het toezicht op de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten. Dit omvat informatie en gegevens met betrekking tot werkelijke kosten en inkomsten.

Als de prestatiedoelstellingen niet worden gehaald of het prestatieplan niet correct wordt uitgevoerd, neemt de nationale toezichthoudende instantie besluiten waarbij de verlener van luchtverkeersdiensten worden verplicht om corrigerende maatregelen te nemen. Deze corrigerende maatregelen kunnen, indien dat objectief gezien noodzakelijk is, inhouden dat een verlener van luchtverkeersdiensten wordt verplicht om de verlening van de desbetreffende diensten te delegeren aan een andere dienstverlener. Als de prestatiedoelstellingen nog steeds niet worden gehaald, of als het prestatieplan nog steeds niet correct wordt uitgevoerd of als de opgelegde corrigerende maatregelen niet of niet goed worden toegepast, verzoekt de nationale toezichthoudende instantie het als PBO optredende Agentschap om een onderzoek uit te voeren overeenkomstig artikel 24, lid 2, en kan de Commissie maatregelen nemen overeenkomstig artikel 24, lid 3.

11. De lidstaten zien erop toe dat de overeenkomstig dit artikel door de nationale toezichthoudende instantie genomen besluiten aan rechterlijke toetsing worden onderworpen.

12. Als het als PBO optredende Agentschap de taken van een nationale toezichthoudende instantie uitoefent overeenkomstig artikel 3, lid 8, worden de ontwerp-prestatieplannen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten samen met de ontwerp-prestatieplannen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten bij het als PBO optredende Agentschap ingediend. Als het Agentschap een besluit heeft genomen met betrekking tot de toewijzing van de kosten, zoals bedoeld in artikel 13, lid 6, derde alinea, is het door dit besluit gebonden voor de beoordeling van de ontwerp-prestatieplannen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten.”

(67) Een nieuw artikel 15 wordt ingevoegd, met als titel “Rol van het als PBO optredende Agentschap bij de monitoring van Uniewijde prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten”, en komt als volgt te luiden:

“1. Het als PBO optredende Agentschap stelt regelmatig voor de hele Unie een overzicht op van de prestaties van terminalluchtvaartnavigatiediensten en de mate waarin ze beantwoorden aan de Uniewijde prestatiedoelstellingen.

2. Met het oog op de opstelling van het in lid 1 bedoelde overzicht stellen de nationale toezichthoudende instanties het als PBO optredende Agentschap in kennis van hun in artikel 14, lid 10, bedoelde verslagen en van alle andere informatie waarom het als PBO optredende Agentschap met het oog daarop verzoekt.”

(68) Een nieuw artikel 16 wordt ingevoegd, met als titel “Netwerkprestatieplan”, en komt als volgt te luiden:

“1. De Netwerkbeheerder stelt voor elke referentieperiode een ontwerp-netwerkprestatieplan op voor alle netwerkfuncties die hij levert.

Het ontwerp-netwerkprestatieplan wordt vastgesteld na de vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen en vóór de start van de desbetreffende referentieperiode. Het bevat prestatiedoelstellingen voor de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie.

2. Het ontwerp-netwerkprestatieplan wordt ingediend bij het als PBO optredende Agentschap en bij de Commissie.

Op verzoek van de Commissie brengt het als PBO optredende Agentschap advies uit aan de Commissie over het ontwerp-netwerkprestatieplan, op basis van de volgende essentiële criteria:

a) de prestatieverbeteringen in de loop van de tijd, voor de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft, en voorts voor het tijdsbestek dat zowel de voorafgaande referentieperiode als de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft omvat;

b) de volledigheid van het ontwerp-netwerkprestatieplan wat betreft gegevens en ondersteunend materiaal.

Als de Commissie tot de bevinding komt dat het ontwerp-netwerkprestatieplan volledig is en aantoont dat de prestaties voldoende zijn verbeterd, keurt ze het ontwerp-netwerkprestatieplan goed als definitief plan. Zoniet kan de Commissie de Netwerkbeheerder verzoeken om een herzien ontwerp-netwerkprestatieplan in te dienen.”.

(69) Een nieuw artikel 17 wordt ingevoegd, met als titel “*Herziening van prestatiedoelstellingen en prestatieplannen tijdens een referentieperiode*”, en komt als volgt te luiden:

“1. Wanneer Uniewijde prestatiedoelstellingen tijdens een referentieperiode niet meer passend zijn omdat de omstandigheden aanzienlijk zijn gewijzigd, en als het noodzakelijk en evenredig is de doelstellingen te herzien, zal de Commissie die Uniewijde prestatiedoelstellingen herzien. Op een dergelijk besluit is artikel 11 van toepassing. Na een dergelijke herziening stellen de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten nieuwe ontwerp-prestatieplannen vast, waarop de artikelen 13 en 14 van toepassing zijn. De Netwerkbeheerder stelt een nieuw ontwerp-netwerkprestatieplan op, waarop artikel 16 van toepassing is.

2. Het in lid 1 bedoelde besluit over de herziening van Uniewijde prestatiedoelstellingen bevat overgangsbepalingen voor de periode tot de overeenkomstig artikel 13, lid 6, en artikel 14, lid 6, vastgestelde definitieve prestatieplannen van toepassing worden.

3. Aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten kunnen met betrekking tot en-routeluchtvaarnavigatiediensten aan het als PBO optredende Agentschap of met betrekking tot terminalluchtvaarnavigatiediensten aan de nationale toezichthoudende instantie toestemming vragen om één of meerdere prestatiedoelstellingen te herzien tijdens een referentieperiode. Een dergelijk verzoek kan worden gedaan wanneer alarmdrempels worden bereikt of wanneer de aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten aantoont dat de oorspronkelijke gegevens, veronderstellingen en redeneringen die ten grondslag lagen aan de prestatiedoelstellingen in aanzienlijke en blijvende mate niet meer nauwkeurig zijn ten gevolge van omstandigheden die op het moment van de vaststelling van het prestatieplan niet konden worden voorzien.

4. Het als PBO optredende Agentschap voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten, of de nationale toezichthoudende instantie voor terminalluchtvaarnavigatiediensten, geven de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten alleen toestemming om de voorgenomen herziening uit te voeren als dit noodzakelijk en evenredig is en als de herziene prestatiedoelstellingen waarborgen dat de samenhang met de Uniewijde prestatiedoelstellingen behouden blijft. Wanneer toestemming is gegeven voor de herziening, stellen de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten nieuwe ontwerp-prestatieplannen vast overeenkomstig de procedures van de artikelen 13 en 14.”.

(70) Een nieuw artikel 18 wordt ingevoegd, met als titel “*Tenuitvoerlegging van de prestatieregeling*”, en komt als volgt te luiden:

“Voor de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling stelt de Commissie gedetailleerde eisen en procedures vast met betrekking tot artikel 10, lid 3, en de artikelen 1, 12, 13, 14, 15, 16 en 17, met name wat betreft de opstelling van ontwerp-prestatieplannen, de vaststelling van prestatiedoelstellingen, de criteria en voorwaarden voor de beoordeling ervan, de methode voor de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminalluchtvaarnavigatiediensten, het toezicht op de prestaties en de vaststelling van corrigerende maatregelen, en de termijnen voor alle procedures. Die eisen en procedures worden vastgelegd in een uitvoeringshandeling die wordt vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.”.

(71) Een nieuw artikel 20 wordt ingevoegd, met als titel “*Kostenbasissen voor heffingen*”, en komt als volgt te luiden:

“1. De kostenbasissen voor heffingen op en-routeluchtvaartnavigatiediensten en heffingen op terminalluchtvaartnavigatiediensten bestaat uit de bepaalde kosten in verband met de verlening van die diensten in de desbetreffende en-routeheffingszone en terminalheffingszone, zoals bepaald in de overeenkomstig de artikelen 13 en 14 vastgestelde prestatieplannen.

2. De in lid 1 bedoelde bepaalde kosten omvatten de kosten van relevante faciliteiten en diensten, passende bedragen voor rente op kapitaalinvesteringen en afschrijving van activa, alsmede de kosten van onderhoud, exploitatie, beheer en administratie.

3. De in lid 1 bedoelde bepaalde kosten omvatten ook het volgende:

a) de kosten die door de verleners van luchtverkeersdiensten worden gemaakt voor vergoedingen en heffingen die worden betaald aan het als PBO optredende Agentschap;

b) de kosten of delen daarvan die door de verleners van luchtverkeersdiensten worden gemaakt voor hun toezicht en certificering door nationale toezichthoudende instanties, tenzij de lidstaten andere financiële middelen gebruiken om die kosten te dekken;

c) de kosten die door de verleners van luchtverkeersdiensten worden gemaakt voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties, met inbegrip van de aan de Netwerkbeheerder toevertrouwde taken, tenzij de lidstaten andere financiële middelen gebruiken om die kosten te dekken.

4. De bepaalde kosten omvatten echter niet de in artikel 42 bedoelde kosten van door de lidstaten opgelegde sancties, noch de kosten van de in artikel 13, lid 11, en artikel 14, lid 10, bedoelde corrigerende maatregelen.

5. Kruissubsidiëring tussen en-routeluchtvaartnavigatiediensten en terminalluchtvaartnavigatiediensten is niet toegestaan. Kosten die betrekking hebben op zowel en-routeluchtvaartnavigatiediensten als terminalluchtvaartnavigatiediensten worden op basis van een transparante methode evenredig verdeeld over en-routeluchtvaartnavigatiediensten en terminalluchtvaartnavigatiediensten. Kruissubsidiëring tussen verschillende luchtvaartnavigatiediensten in een van deze twee categorieën wordt alleen toegestaan wanneer dit om objectieve redenen gerechtvaardigd is en moet op transparantie wijze identificeerbaar zijn overeenkomstig artikel 25, lid 3.

6. Aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten verstrekken nadere informatie over hun kostenbasis aan het als PBO optredende Agentschap, de nationale toezichthoudende instanties en de Commissie. Daartoe worden de kosten uitgesplitst overeenkomstig de in artikel 25, lid 3, bedoelde boekhoudkundige scheiding, en door een onderscheid te maken tussen personeelskosten, andere werkingskosten dan personeelskosten, afschrijvingskosten, kapitaalkosten, kosten voor aan het als PBO optredende Agentschap betaalde vergoedingen en heffingen en uitzonderlijke kosten.”.

(72) Een nieuw artikel 21 wordt ingevoegd, met als titel “Vaststelling van eenheidstarieven”, en komt als volgt te luiden:

“1. De eenheidstarieven worden vastgesteld per kalenderjaar en voor elke heffingszone, op basis van de in de prestatieplannen vastgestelde bepaalde kosten en verkeersprognoses en op basis van toepasselijke aanpassingen die voortvloeien uit voorgaande jaren en andere inkomsten.

2. De eenheidstarieven worden vastgesteld door de nationale toezichthoudende instanties, nadat het als PBO optredende Agentschap heeft gecontroleerd of ze beantwoorden aan artikel 19, artikel 20 en het onderhavige artikel. Als het als PBO optredende Agentschap tot de bevinding komt dat een eenheidstarief niet aan deze vereisten voldoet, wordt het eenheidstarief dienovereenkomstig herzien door de betrokken nationale toezichthoudende instantie. Als een eenheidstarief nog steeds niet aan deze vereisten voldoet, voert het als PBO optredende Agentschap een onderzoek uit en brengt het advies uit aan de Commissie overeenkomstig artikel 24, lid 2, en kan de Commissie maatregelen nemen overeenkomstig artikel 24, lid 3.

Voor heffingsdoeleinden en wanneer congestie aanzienlijke netwerkproblemen veroorzaakt, met inbegrip van een verslechtering van de milieuprestaties, kan de Commissie door middel van een overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgestelde uitvoeringsverordening een gemeenschappelijk eenheidstarief vaststellen voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten in het hele gemeenschappelijk Europees luchtruim, alsook gedetailleerde regels en procedures voor de toepassing daarvan. Het in de eerste alinea bedoelde gemeenschappelijke eenheidstarief wordt berekend op basis van een gewogen gemiddelde van de verschillende eenheidstarieven van de betrokken verleners van luchtvaarnavigatiediensten. De inkomsten uit het gemeenschappelijke eenheidstarief worden herverdeeld, zodat ze inkomstenneutraal zijn voor de betrokken verleners van luchtverkeersdiensten.”.

(73) Een nieuw artikel 22 wordt ingevoegd, met als titel “Vaststelling van heffingen”, en komt als volgt te luiden:

“1. Voor het verlenen van luchtvaarnavigatiediensten worden, onder niet-discriminerende voorwaarden, heffingen opgelegd aan luchtruimgebruikers, rekening houdend met de relatieve productiecapaciteit van de verschillende types luchtvaartuigen. Bij het opleggen van heffingen aan de verschillende luchtruimgebruikers voor het gebruik van dezelfde dienst wordt geen onderscheid gemaakt op grond van nationaliteit of categorie van gebruiker.

2. De heffing voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten voor een bepaalde vlucht in een bepaalde en-routeheffingszone wordt berekend op basis van het eenheidstarief dat is vastgesteld voor die en-routeheffingszone en de en-routediensteenheden voor die vlucht. De heffing bestaat uit een of meer variabele componenten, die allemaal gebaseerd zijn op objectieve factoren.

3. De heffing voor terminalluchtvaarnavigatiediensten voor een bepaalde vlucht in een bepaalde terminalheffingszone wordt berekend op basis van het eenheidstarief dat is vastgesteld voor die terminalheffingszone en de terminaldiensteenheden voor die vlucht. Voor de berekening van de heffing voor terminalluchtvaarnavigatiediensten tellen de nadering en het vertrek van een vlucht als één enkele vlucht. De heffing bestaat uit een of meer variabele componenten, die allemaal gebaseerd zijn op objectieve factoren.

4. Bepaalde luchtruimgebruikers kunnen worden vrijgesteld van luchtvaarnavigatieheffingen, met name lichte luchtvaartuigen en staatsluchtvaartuigen, mits de kosten van een dergelijke vrijstelling door andere middelen worden gedekt en niet op andere luchtruimgebruikers worden afgewenteld.

5. De heffingen worden gemoduleerd om verleners van luchtvaarnavigatiediensten, luchthavens en luchtruimgebruikers aan te moedigen om verbeteringen in de milieuprestaties of de kwaliteit van de diensten te ondersteunen, zoals een groter gebruik van duurzame

alternatieve brandstoffen, meer capaciteit, minder vertragingen en duurzame ontwikkeling, en tegelijk een optimaal veiligheidsniveau in stand te houden, met name voor de uitvoering van het Europees ATM-masterplan. De modulering bestaat uit financiële voor- of nadelen en is inkomstenneutraal voor de verleners van luchtverkeersdiensten.”.

- (74) Een nieuw artikel 23 wordt ingevoegd, met als titel “*Tenuitvoerlegging van de heffingsregeling*”, en komt als volgt te luiden:

“Voor de tenuitvoerlegging van de heffingsregeling stelt de Commissie gedetailleerde eisen en procedures vast met betrekking tot de artikelen 19, 20, 21 en 22, met name wat betreft de kostenbasissen en bepaalde kosten, de vaststelling van eenheidstarieven, de stimuleringsregelingen en mechanismen voor risicodeling en de modulering van de heffingen. Die eisen en procedures worden vastgelegd in een uitvoeringshandeling die wordt vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.”.

Nieuw hoofdstuk IV: Netwerkbeheer

- (75) Een nieuw hoofdstuk IV wordt ingevoegd, met als titel “*Netwerkbeheer*”.
- (76) Het hoofdstuk bestaat uit de artikelen 26 tot en met 31.
- (77) Voor de artikelen 26, 27, 29, 30 en 31 wordt verwezen naar de punten (58), (60), (61) en (63) hierboven.
- (78) Het nieuwe artikel 28 draagt de titel “*Transparantie van de rekeningen van de Netwerkbeheerder*”, en komt als volgt te luiden:

“1. De Netwerkbeheerder moet zijn financiële rekeningen opstellen, indienen en publiceren. Die rekeningen moeten voldoen aan de door de Unie goedgekeurde internationale boekhoudnormen. Wanneer deze rekeningen wegens de juridische status van de Netwerkbeheerder niet volledig aan de internationale boekhoudnormen kunnen beantwoorden, streeft de Netwerkbeheerder ernaar om zoveel mogelijk aan deze normen te voldoen.

2. De Netwerkbeheerder publiceert een jaarverslag en ondergaat regelmatig een onafhankelijke audit.”.

Hoofdstuk V: Luchtruim, interoperabiliteit en technologische innovatie

- (79) Hoofdstuk IV wordt hernummerd tot hoofdstuk V en de titel wordt gewijzigd in “*Luchtruim, interoperabiliteit en technologische innovatie*”.

- (80) Artikel 23 wordt hernummerd tot artikel 32 en komt als volgt te luiden:

“Onverminderd de publicatie door de lidstaten van luchtvaartinlichtingen en op een wijze die samenhangend is met die publicatie, richt de Netwerkbeheerder, in samenwerking met de Commissie, een Uniewijde infrastructuur voor luchtvaartinlichtingen op om de beschikbaarheid van hoogwaardige elektronische luchtvaartinlichtingen, die gepresenteerd zijn op een gemakkelijk toegankelijke manier en tegemoetkomen aan de behoeften van alle relevante gebruikers wat gegevenskwaliteit en tijdigheid betreft, te bevorderen. De aldus beschikbaar gestelde luchtvaartinlichtingen mogen alleen informatie bevatten die voldoet aan de in punt 2.1 van bijlage III bij Verordening (EU) 2018/1139 uiteengezette essentiële eisen.”.

- (81) Artikel 24 wordt geschrapt.

(82) Een nieuw artikel 33 wordt toegevoegd, met als titel “Flexibel gebruik van het luchtruim”, en komt als volgt te luiden:

“1. Rekening houdend met de organisatie van de onder hun verantwoordelijkheid vallende militaire aspecten moeten de lidstaten ervoor zorgen dat het concept van flexibel luchtruimgebruik, zoals beschreven door de ICAO en ontwikkeld door Eurocontrol, wordt toegepast in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, teneinde het beheer van het luchtruim en het luchtverkeer te vergemakkelijken in de context van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, in samenhang met het Europees ATM-masterplan.

2. De lidstaten brengen jaarlijks verslag uit aan de Commissie over de toepassing, in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, van het concept van flexibel luchtruimgebruik op het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim.

3. Wanneer het, met name ten gevolge van door de lidstaten ingediende verslagen, noodzakelijk wordt om de toepassing van het concept van flexibel luchtruimgebruik te versterken en te harmoniseren in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, zal de Commissie maatregelen vaststellen in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, vermelde onderzoeksprocedure.”.

(83) Een nieuw artikel 34 wordt toegevoegd, met als titel “SESAR-coördinatie”, en komt als volgt te luiden:

“De entiteiten die bevoegd zijn voor in de Uniewetgeving vastgestelde taken op het gebied van de coördinatie van de SESAR-definitiefase, de SESAR-ontwikkelingsfase en de SESAR-uitrolfase, al naargelang het geval, werken samen om te zorgen voor een doeltreffende coördinatie tussen die drie fasen, teneinde een naadloze en tijdige overgang tussen de fasen te bewerkstelligen.

Alle civiele en militaire belanghebbenden worden hier zoveel mogelijk bij betrokken.”.

Hoofdstuk VI: Slotbepalingen

(84) Hoofdstuk V wordt hernummerd tot hoofdstuk VI.

(85) Artikel 25 wordt geschrapt.

(86) Artikel 26 wordt hernummerd tot artikel 36 en wordt als volgt gewijzigd:

(a) Lid 2 komt als volgt te luiden:

De in de artikelen 6 en 26 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van zeven jaar met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening]. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.”;

(b) In lid 3 worden de verwijzingen naar “artikel 11, lid 7, artikel 17, lid 3, en artikel 25” vervangen door verwijzingen naar “de artikelen 6 en 26”;

(c) Aan het begin van lid 4 wordt een nieuwe zin toegevoegd:

“Alvorens een gedelegeerde handeling vast te stellen, raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.”;

(d) In lid 5 worden de verwijzingen naar “artikel 11, lid 7, artikel 17, lid 3, en artikel 25” vervangen door verwijzingen naar “de artikelen 6 en 26”.

(87) Artikel 27 wordt hernummerd tot artikel 37. In lid 1 wordt de eerste zin vervangen door:

“De Commissie wordt bijgestaan door het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim, hierna “het Comité” genoemd, dat is samengesteld uit twee vertegenwoordigers van elke lidstaat en wordt voorgezeten door de Commissie. Het comité ziet erop toe dat op passende wijze rekening wordt gehouden met de belangen van alle categorieën gebruikers.”.

(88) Met betrekking tot artikel 28, wordt verwezen naar punt 45 hierboven.

(89) Artikel 29 wordt geschrapt.

(90) Artikel 30 wordt hernummerd tot artikel 39 en komt als volgt te luiden:

“De Unie en haar lidstaten beogen en steunen de uitbreiding van het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot landen die geen lid zijn van de Europese Unie. Daartoe zullen zij trachten om, in het kader van overeenkomsten met aangrenzende derde landen, het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot die landen. Zij zullen er bovendien naar streven met die landen samen te werken, ofwel in het kader van overeenkomsten inzake netwerkfuncties, ofwel in het kader van de overeenkomst tussen de Unie en Eurocontrol tot instelling van een algemeen kader voor versterkte samenwerking, teneinde de “pan-Europese dimensie” van het luchtverkeersbeheer te versterken.”

(91) Artikel 31 wordt hernummerd tot artikel 40. De titel wordt vervangen door “Steun door andere organen” en het artikel komt als volgt te luiden:

“De Commissie kan steun vragen van andere organen om haar taken uit hoofde van deze verordening te vervullen.”

(92) Artikel 32 wordt hernummerd tot artikel 41 en komt als volgt te luiden:

“1. Noch de nationale toezichthoudende instanties, handelend overeenkomstig hun nationale wetgeving, noch het Agentschap, al dan niet optredend als PBO, noch de Netwerkbeheerder mag vertrouwelijke informatie openbaar maken, met name informatie over verleners van luchtvaartnavigatiediensten, hun zakelijke relaties of hun kostencomponenten.

2. Lid 1 laat het recht van openbaarmaking door nationale toezichthoudende instanties, de Commissie of het als PBO optredende Agentschap onverlet indien dit noodzakelijk is voor de uitvoering van hun taken, in welk geval de openbaarmaking evenredig moet zijn en rekening moet houden met de gewettigde belangen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavens of andere belanghebbenden met betrekking tot de bescherming van commercieel gevoelige informatie.

3. Informatie en gegevens die worden verstrekt krachtens de in de artikelen 19 tot en met 24 vastgestelde heffingsregeling, met name wat de bepaalde kosten, werkelijke kosten en inkomsten van aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten betreft, worden openbaar gemaakt.”.

(93) Artikel 33 wordt hernummerd tot artikel 42. De eerste zin komt als volgt te luiden:

“De lidstaten leggen de regels vast inzake sancties op overtredingen van deze verordening en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen, met name door luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten en verleners van luchtvaartnavigatiediensten, en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat ze worden toegepast.”

(94) Artikel 34 wordt hernummerd tot artikel 43 en komt als volgt te luiden:

“1. De Commissie voert uiterlijk in 2030 een evaluatie uit om de toepassing van deze verordening te beoordelen. Indien dit voor dit doel gerechtvaardigd is, kan de Commissie de lidstaten om informatie verzoeken die relevant is voor de toepassing van deze verordening.

2. De Commissie stuurt haar bevindingen naar het Europees Parlement en de Raad. De resultaten van de evaluatie worden openbaar gemaakt.”.

(95) Artikel 35 wordt hernummerd tot artikel 44. De interpunctie wordt gewijzigd, zodat de tekst nu als volgt luidt:

“Deze verordening belet een lidstaat niet de maatregelen te nemen die nodig zijn om essentiële belangen op het gebied van het veiligheidsbeleid of het defensiebeleid te beschermen. Dat zijn met name maatregelen die noodzakelijk zijn:

- (a) voor de surveillance van het luchtruim dat onder zijn verantwoordelijkheid valt, overeenkomstig regionale luchtvaartnavigatieovereenkomsten van de ICAO, met inbegrip van het vermogen om alle luchtvaartuigen die dat luchtruim gebruiken op te sporen, te identificeren en te evalueren, in het streven om de veiligheid van de vluchten te waarborgen en actie te ondernemen om te voorzien in de behoeften inzake veiligheid en defensie;*
- (b) in het geval van ernstige binnenlandse onlusten waardoor de openbare orde wordt verstoord;*
- (c) in het geval van oorlog of ernstige internationale spanningen die oorlogsgevaar inhouden;*
- (d) om te voldoen aan internationale verplichtingen die een lidstaat is aangegaan voor het behoud van de vrede en de internationale veiligheid;*
- (e) ten behoeve van militaire operaties en trainingen, met inbegrip van de daarvoor benodigde oefeningsmogelijkheden.”.*

(96) Artikel 36 wordt geschrapt.

(97) Artikel 37 wordt hernummerd tot artikel 45 en de verwijzing naar Verordening (EG) nr. 552/2004 wordt geschrapt.

(98) Artikel 38 wordt hernummerd tot artikel 46. De tekst van dit artikel in het oorspronkelijke voorstel wordt genummerd als lid 1, en het volgende lid 2 wordt ingevoegd:

“2. Artikel 3, lid 3, is van toepassing met ingang van [PB: voeg de datum in - 48 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening].

De artikelen 10 tot en met 24 zijn van toepassing met ingang van 1 juli 2023. Artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 en artikel 15 van Verordening (EG) nr. 550/2004, en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen, blijven echter van toepassing met het oog op de tenuitvoerlegging van de prestatie- en heffingsregelingen voor de derde referentieperiode.

Artikel 26, lid 3, en artikel 32 zijn van toepassing op de Netwerkbeheerder vanaf dag waarop een aanstellingsbesluit, dat na de inwerkingtreding van deze verordening is vastgesteld overeenkomstig artikel 27, lid 2, en dat deze bepalingen omvat, van toepassing wordt.”.

Bijlagen

- (99) Bijlage I wordt geschrapt.
- (100) Bijlage II wordt hernummerd tot bijlage I en de titel wordt vervangen door: “Voorwaarden die aan de in artikel 6 bedoelde certificaten kunnen worden verbonden”. De tekst komt als volgt te luiden:

“Aanvullende voorwaarden die aan certificaten worden verbonden, kunnen, al naargelang het geval, verband houden met:

- a) scheiding van of beperking in het uitvoeren van andere diensten dan die welke betrekking hebben op de verlening van luchtvaarnavigatiediensten;
- b) met de dienst(en) verband houdende overeenkomsten, akkoorden of andere regelingen tussen de dienstverlener en een derde partij;
- c) verstrekking van informatie die redelijkerwijs vereist is voor de controle van de eisen van artikel 6, lid 1;
- d) andere wettelijke voorwaarden die niet specifiek zijn voor luchtvaarnavigatiediensten, zoals voorwaarden voor de schorsing of intrekking van het certificaat.”.

- (101) Een nieuwe bijlage II wordt toegevoegd, met als titel “Ingetrokken verordeningen en de wijzigingen daarvan”, en komt als volgt te luiden:

“

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1)	
Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10)	
Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20)	
Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 34)	Enkel de artikelen 1, 2 en 3

“

- (102) Bijlage III wordt aangepast aan de bepalingen van het onderhavige voorstel.

Teneinde de lezing en het onderzoek daarvan te vergemakkelijken, is hierbij de volledige tekst van het aldus gewijzigde codificatievoorstel gevoegd.

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

(herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

~~Gelet op~~ Gezien het Verdrag ☒ inzake de werking van de Europese Unie ☒ ~~tot oprichting van de Europese Gemeenschap~~, en met name ~~op~~ artikel ~~80, lid 2~~ ☒ 100, lid 2 ☒,

~~Gelet op~~ Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

↓ nieuw

- (1) Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad²³, Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad²⁴ en Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad²⁵ zijn aanzienlijk gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van die verordeningen te worden overgegaan.

²¹ ~~PB C 241 van 7.10.2002, blz. 24;~~ PB C [...] van [...], blz. [...].

²² ~~PB C 278 van 14.11.2002, blz. 13;~~ PB C [...] van [...], blz. [...].

²³ Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (de kaderverordening), (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1).

²⁴ Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de dienstverleningsverordening")(PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10).

²⁵ Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de luchtruimverordening")(PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20).

↓ 549/2004 overweging 1
(adapted)

~~De verwezenlijking van het gemeenschappelijke vervoersbeleid vergt een efficiënt luchtvervoerssysteem dat een veilige en reguliere uitvoering van luchtvervoersdiensten mogelijk maakt, waardoor het vrije verkeer van goederen, personen en diensten wordt bevorderd.~~

↓ 549/2004 overweging 2
(adapted)

~~Tijdens de buitengewone bijeenkomst van 23 en 24 maart 2000 te Lissabon heeft de Europese Raad de Commissie verzocht voorstellen in te dienen over het beheer van het luchtruim, de luchtverkeersleiding en de regeling van de luchtverkeersstromen op basis van het werk inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim dat de door de Commissie ingestelde Groep op hoog niveau heeft verricht. Deze groep, hoofdzakelijk bestaande uit de civiele en militaire luchtvaartnavigatieautoriteiten van de lidstaten, heeft in november 2000 verslag uitgebracht.~~

↓ 1070/2009 overweging 2
(adapted)
⇒ nieuw

- (2) Met de goedkeuring door het Europees Parlement en de Raad van het eerste pakket wetgeving betreffende het gemeenschappelijke Europese luchtruim, namelijk Verordening (EG) nr. 549/2004 ~~van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europese luchtruim (de kaderverordening)~~, Verordening (EG) nr. 550/2004 ~~van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtvaartnavigatiedienstenverordening)~~, Verordening (EG) nr. 551/2004 ~~van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtruimverordening)~~ en Verordening (EG) nr. 552/2004 ~~van het Europees Parlement en de Raad²⁶ van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging (de interoperabiliteitsverordening)~~ is een solide rechtsgrondslag gelegd voor een naadloos, interoperabel en veilig systeem voor luchtverkeers~~beveiliging~~ beheer (Air Traffic Management — ATM).⇒ De vaststelling van het tweede pakket, met name Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad²⁷, heeft het initiatief voor een gemeenschappelijk

²⁶ Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening")(PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26).

²⁷ Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG)

Europees luchtruim verder versterkt door de invoering van de prestatieregeling en het concept van Netwerkbeheerder, teneinde de prestaties van het Europees ATM-netwerk verder te verbeteren. Verordening (EG) nr. 552/2004 is ingetrokken bij Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad²⁸, aangezien de regels die nodig zijn voor de interoperabiliteit van ATM-systemen, -onderdelen en -procedures in die verordening zijn opgenomen. ↩

↕ nieuw

- (3) Om rekening te houden met de wijzigingen die zijn aangebracht in Verordening (EU) 2018/1139, moet de inhoud van de onderhavige verordening in overeenstemming worden gebracht op die van Verordening (EU) 2018/1139.

↓ 550/2004 overweging 3
(adapted)

~~Bij Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 wordt het kader vastgesteld voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de kaderverordening”)²⁹.~~

↓ 551/2004 overweging 4
(adapted)

~~Bij Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 wordt het kader vastgesteld voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de kaderverordening”)²⁹.~~

↓ 551/2004 overweging 5
(adapted)

- (4) In artikel 1 van het in 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart erkennen de verdragsluitende staten dat „elke staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over het luchtruim boven zijn grondgebied”. De

nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 34).

²⁸ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

²⁹ Zie bladzijde 1 van dit Publicatieblad.

³⁰ Zie bladzijde 1 van dit Publicatieblad.

lidstaten van de ~~Gemeenschap~~ ☒ Unie ☒ oefenen in het kader van die soevereiniteit hun publieke bevoegdheden uit bij het geven van luchtverkeersleiding, conform de geldende internationale verdragen.

↓ 1070/2009 overweging 1

- (5) Om het gemeenschappelijke vervoersbeleid ten uitvoer te kunnen leggen, is een efficiënt systeem voor luchtvervoer nodig dat het mogelijk maakt de luchtvervoersdiensten op veilige, regelmatige en duurzame wijze uit te voeren, de capaciteit te optimaliseren en het vrije verkeer van goederen, personen en diensten te vergemakkelijken.
-

↓ 1070/2009 overweging 37

(adapted)

⇒ nieuw

- (6) Bij de gelijktijdige inspanningen gericht op het aanscherpen van de normen inzake luchtvervoersveiligheid en op het verbeteren van de totale prestatie van ~~luchtverkeersbeveiliging~~ ☒ ATM- en luchtvaartnavigatiediensten (ANS) ☒ voor het algemene luchtvervoer in Europa, dient rekening te worden gehouden met de menselijke factor. Vandaar dat de lidstaten de ~~invoering van zogenaamde „just culture”-beginselen~~ ☒ in acht moeten nemen ☒ dienen te overwegen. ☒ De adviezen en aanbevelingen van de deskundigengroep inzake de menselijke dimensie³¹ van het gemeenschappelijk Europees luchtruim moeten in overweging en in rekening worden genomen. ☒
-

↓ nieuw

- (7) Verbeteringen van de milieuprestaties van ATM dragen ook rechtstreeks bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen in de Overeenkomst van Parijs en in de Green Deal van de Europese Commissie, met name via de vermindering van de emissies van de luchtvaart.
-

↓ 549/2004 overweging 6

(adapted)

- ~~(8)~~ ☒ In 2004 hebben ~~De~~ lidstaten ~~hebben~~ een algemene verklaring betreffende militaire vraagstukken in verband met het gemeenschappelijke Europese luchtruim³² aangenomen. Volgens deze verklaring moeten de lidstaten de civiel-militaire samenwerking versterken en, indien en voor zover dat door alle betrokken lidstaten noodzakelijk wordt geacht, de samenwerking tussen hun strijdkrachten in alle

³¹ C(2017) 7518 final

³² Zie bladzijde 9 van dit Publicatieblad.

aangelegenheden op het gebied van luchtverkeersbeveiliging luchtverkeersbeheer bevorderen.

↓ 549/2004 overweging 3

~~Voor een vlotte werking van het luchtvervoerssysteem is een consistent hoog veiligheidsniveau in de luchtvaartnavigatiediensten nodig dat een optimaal gebruik van het Europese luchtruim mogelijk maakt, alsmede een consistent hoog veiligheidsniveau in het reizen door de lucht, één en ander overeenkomstig de plicht van de luchtvaartnavigatiediensten om het algemene belang te dienen, waaronder het nakomen van publieke dienstverplichtingen. Derhalve dienen de hoogste eisen ten aanzien van verantwoordelijkheidsbesef en competentie te worden gesteld.~~

↓ 549/2004 overweging 4

~~Het initiatief om het gemeenschappelijke Europese luchtruim tot stand te brengen, moet worden ontwikkeld in overeenstemming met de verplichtingen die voortvloeien uit het Eurocontrol-lidmaatschap van de Gemeenschap en haar lidstaten, alsmede met de beginselen die zijn vastgelegd in het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.~~

↓ 549/2004 overweging 5
(adapted)

- (9) Het nemen van besluiten met betrekking tot de inhoud en de reikwijdte of de uitvoering van militaire operaties en trainingen behoort niet tot de bevoegdheid van de ~~Gemeenschap~~ ☒ Unie uit hoofde van artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ☒.
-

↓ 549/2004 overweging 23
(adapted)

~~Op 2 december 1987 hebben het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk in Londen regelingen getroffen voor grotere samenwerking inzake het gebruik van de luchthaven van Gibraltar, in de vorm van een gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van beide landen. Deze regelingen zijn nog niet in werking getreden.~~

↓ 550/2004 overweging 1

~~De lidstaten hebben, zij het elk in verschillende mate, hun nationale verleners van luchtvaartnavigatiediensten gereorganiseerd door hun een grotere mate van autonomie en meer vrijheid te schenken om diensten te verlenen. Deze nieuwe omgeving kenmerkt zich door een toenemende noodzaak om ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan minimumeisen van het algemeen belang.~~

↓ 550/2004 overweging 4

~~Om het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand te brengen, dienen maatregelen te worden vastgesteld die een veilige en efficiënte verlening van luchtvaartnavigatiediensten garanderen die strookt met de organisatie en het gebruik van het luchtruim als geregeld bij Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtruimverordening”)³³. De totstandbrenging van een geharmoniseerde organisatie van de verlening van dergelijke diensten is van belang om op adequate wijze te kunnen voldoen aan de vraag van luchtruimgebruikers en om op een veilige en efficiënte wijze het luchtverkeer te kunnen regelen.~~

↓ 551/2004 overweging 1

~~De totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim vergt een geharmoniseerde aanpak van de regelgeving voor de organisatie en het gebruik van het luchtruim.~~

↓ 551/2004 overweging 2
(adapted)

~~In het verslag van de Groep op hoog niveau inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim van november 2000 wordt het noodzakelijk geacht dat het luchtruim op Europese basis wordt ingericht, gereguleerd en strategisch beheerd.~~

↓ 551/2004 overweging 3
(adapted)

~~In de mededeling van de Commissie van 30 november 2001 over de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim wordt aangedrongen op een structurele hervorming waardoor de totstandkoming van het gemeenschappelijk Europees luchtruim mogelijk wordt, door een geleidelijk meer geïntegreerd beheer van het luchtruim en de ontwikkeling van nieuwe concepten en procedures voor luchtverkeersbeveiliging.~~

↓ 551/2004 overweging 6

~~Het luchtruim is een gemeenschappelijke hulpbron voor alle categorieën gebruikers waarvan op flexibele wijze gebruik moet worden gemaakt door alle gebruikers, met zekerstelling van billijkheid en transparantie, waarbij rekening wordt gehouden met de behoeften van de~~

³³

Zie bladzijde 20 van dit Publicatieblad.

~~lidstaten inzake beveiliging en defensie en met hun verplichtingen binnen internationale organisaties.~~

↓ 551/2004 overweging 7

~~Een efficiënt beheer van het luchtruim is van fundamenteel belang voor verhoging van de capaciteit van het luchtverkeersdienstensysteem, om optimaal tegemoet te kunnen komen aan de behoeften van de verschillende gebruikers en om het hoogst mogelijke flexibel gebruik van het luchtruim te kunnen realiseren.~~

↓ 549/2004 overweging 8

~~Derhalve, en met het oog op de uitbreiding van het gemeenschappelijke Europese luchtruim tot een groter aantal Europese staten, moet de Gemeenschap gemeenschappelijke doelstellingen en een actieprogramma vaststellen, waarmee de inspanningen van de Gemeenschap, de lidstaten en de verschillende economische actoren worden gebundeld om een meer geïntegreerd operationeel luchtruim, te weten het gemeenschappelijke Europese luchtruim, tot stand te brengen, waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen in Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 overweging 24

~~Aangezien de doelstelling van deze verordening, te weten de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, wegens het transnationale karakter ervan niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter op communautair niveau tot stand kan worden gebracht, met evenwel gedetailleerde uitvoeringsvoorschriften die rekening houden met specifieke plaatselijke omstandigheden, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.~~

↓ 549/2004 overweging 9

~~Ingeval lidstaten interveniëren om naleving van de communautaire voorschriften te verzekeren, moeten de instanties die de naleving controleren, voldoende onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.~~

↓ 549/2004 overweging 10

~~De luchtvaartnavigatiediensten, in het bijzonder luchtverkeersdiensten die vergelijkbaar zijn met openbaar gezag, vereisen een functionele of structurele scheiding. In de diverse lidstaten zijn er grote verschillen in de rechtsvorm van de organisatie ervan.~~

↓ 549/2004 overweging 11

~~Ingeval een onafhankelijke audit met betrekking tot de verleners van luchtvaartnavigatiediensten wordt verlangd, worden als zodanig erkend de inspecties van de rekenkamers van de lidstaten waar deze diensten worden verleend door de overheid, of door een openbaar lichaam dat aan het toezicht van de rekenkamer onderworpen is, ongeacht of de opgestelde verslagen al dan niet openbaar worden gemaakt.~~

↓ 1070/2009 overweging 9

(adapted)

⇒ nieuw

- (10) Om te garanderen dat het toezicht op de dienstverlening in heel Europa op correcte en consequente wijze plaatsvindt, moeten de nationale toezichthoudende instanties de garantie op voldoende onafhankelijkheid en middelen krijgen. ~~Deze onafhankelijkheid mag deze instanties niet weerhouden van de uitoefening van hun taken~~ ☒ Dit mag een nationale toezichthoudende instantie er niet van weerhouden ☒ ⇒ deel uit te maken van een regelgevende instantie die bevoegd is voor meerdere gereguleerde sectoren, als die regelgevende instantie voldoet aan de onafhankelijkheidsvereisten, of organisatorisch te worden samengevoegd met de nationale bevoegde instantie. ⇐ ~~binnen een administratief kader.~~
-

↓ nieuw

- (11) De financiering van de nationale toezichthoudende instanties moet hun onafhankelijkheid garanderen en moet hen in staat stellen te werken overeenkomstig de beginselen van billijkheid, transparantie, non-discriminatie en evenredigheid. Passende procedures voor de aanstelling van personeel moeten bijdragen tot de onafhankelijkheid van de nationale toezichthoudende instanties, met name door te waarborgen dat de aanstelling van personen die bevoegd zijn voor strategische beslissingen wordt verricht door een openbare instantie die geen rechtstreekse eigendomsrechten kan doen gelden ten aanzien van verleners van luchtvaartnavigatiediensten.
-

↓ 1070/2009 overweging 10

⇒ nieuw

- (12) De nationale toezichthoudende instanties spelen een belangrijke rol bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europees luchtruim en ~~de Commissie moet~~ ⇒ moeten ⇐ bijgevolg ~~hun onderlinge samenwerking vergemakkelijken~~ ⇒ samenwerken ⇐ om hen op die manier in staat te stellen ⇒ informatie over hun werkzaamheden en besluitvormingsbeginselen, ⇐ beste praktijken ⇒ en procedures voor de toepassing van deze verordening ⇐ uit te wisselen en een gemeenschappelijke

aanpak te ontwikkelen, onder meer door verhoogde samenwerking op regionaal niveau. Deze samenwerking moet op regelmatige basis gebeuren.

↓ 550/2004 overweging 6

~~Lidstaten zijn verantwoordelijk voor het toezicht op een veilige en efficiënte verlening van luchtvaartnavigatiediensten en voor de controle op naleving door verleners van luchtvaartnavigatiediensten van de op communautair niveau vastgestelde gemeenschappelijke eisen.~~

↓ 550/2004 overweging 7

~~Lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om erkende organisaties, die technische ervaring hebben, te belasten met de controle op naleving door verleners van luchtvaartnavigatiediensten van de op communautair niveau vastgestelde gemeenschappelijke eisen.~~

↓ 549/2004 overweging 17
(adapted)

~~De sociale partners moeten naar behoren worden geïnformeerd en geraadpleegd over alle maatregelen met belangrijke sociale gevolgen. Voorts dient het Comité voor de sectoriële dialoog, ingesteld bij Beschikking 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van comités voor de sectoriële dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau³⁴, te worden geraadpleegd.~~

↓ nieuw

- (13) De samenwerking tussen verleners van luchtverkeersdiensten is een belangrijk instrument om het Europees ATM-systeem te verbeteren en moet worden aangemoedigd. De lidstaten moeten samenwerkingsmechanismen kunnen opzetten die niet beperkt blijven tot vooraf vastgelegde vormen van samenwerking en geografische gebieden.
- (14) De veiligheidscertificering van en het veiligheidstoezicht op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden uitgevoerd door de nationale bevoegde instanties of door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap), overeenkomstig de voorschriften en procedures van Verordening (EU) 2018/1139. Er zijn aanvullende eisen in verband met financiële draagkracht, aansprakelijkheid en verzekeringsdekking nodig voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten; die moeten het voorwerp uitmaken van een economisch certificaat. Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten zou alleen diensten in de

³⁴

PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27.

Unie mogen aanbieden als hij houder is van zowel een veiligheidscertificaat als het economisch certificaat.

- (15) Bij de verlening van gelijkwaardige luchtvaartnavigatiediensten mag geen onderscheid worden gemaakt tussen luchtruimgebruikers.
- (16) Luchtverkeersdiensten, die op basis van exclusiviteit worden verleend, moeten worden onderworpen aan eisen inzake aanwijzing en minimumeisen inzake openbaar belang.
- (17) Verleners van luchtverkeersdiensten of luchthavenexploitanten moeten de keuze hebben om onder marktvoorwaarden communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten (CNS), luchtvaartinlichtingendiensten (AIS), luchtverkeersgegevensdiensten (ADS), meteorologische diensten (MET) of terminalluchtverkeersdiensten aan te besteden, onverminderd de veiligheidseisen, als zij van oordeel zijn dat dit kostenefficiëntiewinst oplevert. Naar verwachting zal de mogelijkheid om gebruik te maken van dergelijke aanbestedingen meer flexibiliteit mogelijk maken en de innovatie in de dienstverlening bevorderen, zonder dat dit gevolgen heeft voor de specifieke behoeften van het leger wat vertrouwelijkheid, interoperabiliteit, systeemveerkracht, gegevenstoegang en ATM-beveiliging betreft.
- (18) Wanneer terminalluchtverkeersdiensten worden aanbesteed, mogen ze niet onder de in deze verordening uiteengezette heffingsregeling vallen, noch onder artikel 1, lid 4, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad³⁵, die verband houdt met de toepasselijkheid van die regeling.
- (19) De verlening van en-routeluchtverkeersdiensten moet organisatorisch gescheiden zijn van de verlening van CNS-, AIS-, ADS-, MET- en terminalluchtverkeersdiensten, met inbegrip van gescheiden rekeningen, teneinde de transparantie te waarborgen en discriminatie, kruissubsidiëring en concurrentievervalsing te voorkomen.
- (20) Indien van toepassing moet de aanbesteding van luchtvaartnavigatiediensten worden verricht overeenkomstig Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad³⁶ en Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad³⁷. De nationale toezichthoudende instanties moeten erop toezien dat de aanbestedingseisen voor luchtvaartnavigatiediensten worden nageleefd.
- (21) Voor het verkeersbeheer van onbemande luchtvaartuigen moeten gemeenschappelijke informatiediensten beschikbaar zijn. Om de kosten van dit verkeersbeheer binnen de perken te houden, moeten de prijzen voor gemeenschappelijke informatiediensten worden gebaseerd op de kosten plus een redelijke winstmarge, en moeten ze ter goedkeuring worden voorgelegd aan de nationale toezichthoudende instanties. Om de verlening van de dienst mogelijk te maken, moeten de vereiste gegevens beschikbaar worden gesteld door verleners van luchtvaartnavigatiediensten.
- (22) De prestatie- en heffingsregelingen zijn bedoeld om luchtvaartnavigatiediensten, die onder andere dan marktvoorwaarden worden verleend kostenefficiënter te maken en om een betere kwaliteit van de dienstverlening te bevorderen; daartoe moeten deze regelingen relevante en passende stimulansen omvatten. Met het oog op deze

³⁵ Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11).

³⁶ Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten en tot intrekking van Richtlijn 2004/18/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65).

³⁷ Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243).

doelstelling mogen de prestatie- en heffingsregelingen geen betrekking hebben op diensten die onder marktvoorwaarden worden verleend.

- (23) Om zo doeltreffend mogelijk te zijn, moet het nodige toezicht op de prestatie- en heffingsregelingen worden gericht op aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten.
- (24) De verantwoordelijkheden voor het toezicht op de prestatie- en heffingsregelingen moeten op passende wijze worden verdeeld.
- (25) Gezien de grensoverschrijdende en netwerkelementen die inherent zijn aan de verlening van en-routeluchtvaartnavigatiediensten en het feit dat, ten gevolge daarvan, de prestaties met name moeten worden getoetst aan Uniewijde prestatiedoelstellingen, moet een orgaan van de Unie bevoegd zijn voor de beoordeling en goedkeuring van de prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, onverminderd een rechterlijke toetsing door een beroepsinstantie en uiteindelijk door het Hof van Justitie. Om te garanderen dat de taken worden uitgevoerd met een hoog niveau van deskundigheid en de nodige onafhankelijkheid, moet dat orgaan van de Unie het als prestatiebeoordelingsorgaan (PRB) optredende Agentschap zijn, dat zijn werkzaamheden moet verrichten overeenkomstig de specifieke governanceregels van Verordening (EU) 2018/1139. Gezien hun kennis van de plaatselijke omstandigheden, die noodzakelijk is om terminalluchtvaartnavigatiediensten te kunnen beoordelen, moeten de nationale toezichthoudende instanties bevoegd zijn voor de beoordeling en goedkeuring van de prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten. De toewijzing van kosten tussen en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten is één enkele verrichting, die relevant is voor beide types diensten, en moet derhalve onder toezicht van het als PBO optredende Agentschap staan.
- (26) Ontwerpprestatieplannen op het gebied van en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten moeten sporen met de respectieve Uniewijde prestatiedoelstellingen en beantwoorden aan bepaalde kwalitatieve criteria, teneinde zoveel mogelijk te garanderen dat de vastgestelde doelstellingen daadwerkelijk worden gehaald. De beoordelingsprocedure moet ervoor zorgen dat tekortkomingen snel worden verholpen.
- (27) Er moeten specifieke criteria worden gebruikt voor de prestaties van de netwerkfuncties, gelet op de specifieke kenmerken van deze functies. Voor de netwerkfuncties moeten prestatiedoelstellingen worden opgesteld op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie.
- (28) De heffingsregeling moet worden gebaseerd op het beginsel dat luchtruimgebruikers moeten betalen voor de kosten van de ontvangen diensten, waarbij echter alleen rekening mag worden gehouden met kosten die toerekenbaar zijn aan die dienst en niet op andere wijze worden gedekt. De kosten die verband houden met de Netwerkbeheerder moeten worden opgenomen in de bepaalde kosten die in rekening worden gebracht aan de luchtruimgebruikers. Heffingen moeten de veilige, doelmatige, doeltreffende, daadwerkelijke en duurzame verlening van luchtvaartnavigatiediensten bevorderen teneinde een hoog niveau van veiligheid en kosteneffectiviteit te bereiken en aan de prestatiedoelstellingen te voldoen, en ze moeten een stimulans vormen voor geïntegreerde dienstverlening en de milieueffecten van de luchtvaart verminderen.

- (29) Gezien het grensoverschrijdende karakter van de luchtvaart moeten mechanismen voor het moduleren van heffingen om de milieuprestaties en de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren, met name door meer gebruik te maken van duurzame alternatieve brandstoffen, de capaciteit te vergroten en de vertragingen te beperken, met behoud van een optimaal veiligheidsniveau, worden opgezet op het niveau van de Unie. De nationale toezichthoudende instanties moeten ook de mogelijkheid hebben om op lokaal niveau mechanismen voor terminaldiensten op te zetten.
- (30) Om luchtruimgebruikers ertoe aan te zetten via de kortste route te vliegen, met wanneer er sprake is van congestie, moet het mogelijk zijn een gemeenschappelijk eenheidstarief voor en-routediensten vast te stellen in het hele gemeenschappelijk Europees luchtruim. De vaststelling van een dergelijk gemeenschappelijk eenheidstarief moet inkomstenneutraal zijn voor verleners van luchtverkeersdiensten.
- (31) Er moeten bepalingen worden vastgesteld die de transparantie van de rekeningen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten garanderen; dit is een van de middelen om kruissubsidiëring en daaruit voortvloeiende verstoringen te voorkomen.
- (32) ATM-netwerkfuncties moeten bijdragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en moeten de verwezenlijking van Uniewijde prestatiedoelstellingen ondersteunen. Ze moeten ervoor zorgen dat het luchtruim en de schaarse middelen duurzaam, efficiënt en ecologisch optimaal worden gebruikt, moeten een afspiegeling zijn van operationele behoeften bij de uitrol van de Europese ATM-netwerkinfrastructuur en moeten zorgen voor ondersteuning in geval van netwerkcrises. Een aantal taken die bijdragen tot de uitvoering van deze functie moet worden uitgevoerd door een Netwerkbeheerder; alle operationele belanghebbenden moeten bij de acties van deze Netwerkbeheerder worden betrokken.
- (33) Het belang van het netwerk moet altijd vooropstaan in het coöperatieve besluitvormingsproces voor de besluiten die moeten worden genomen door de Netwerkbeheerder. Partijen bij het coöperatieve besluitvormingsproces moeten derhalve zoveel mogelijk handelen met het oog op de verbetering van de werking en de prestaties van het netwerk. De procedures voor het coöperatieve besluitvormingsproces moeten het belang van het netwerk dienen en moeten van dien aard zijn dat problemen zoveel mogelijk bij consensus worden opgelost.
- (34) Om de klantgerichtheid van verleners van luchtverkeersdiensten te versterken en luchtruimgebruikers sterker te laten wegen op de besluiten die op hen van toepassing zijn, moeten de belanghebbenden effectiever worden geraadpleegd en betrokken bij belangrijke operationele beslissingen van de verleners van luchtverkeersdiensten.

↓ 1070/2009 overweging 11
(adapted)

~~De aan certificaten verbonden voorwaarden moeten objectief gerechtvaardigd zijn en niet discriminatoir, evenredig en transparant zijn en verenigbaar zijn met de betreffende internationale normen.~~

↓ 550/2004 overweging 2
(adapted)

~~Het verslag van de Groep op hoog niveau inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim van november 2002 heeft bevestigd dat regels op communautair niveau nodig zijn om onderscheid te maken tussen regelgeving en dienstverlening en om een certificeringsstelsel in te voeren ter bescherming van het algemeen belang, met name op het gebied van veiligheid, en om het heffingstelsel te verbeteren.~~

↓ 550/2004 overweging 10

~~Er moet een gemeenschappelijk stelsel tot stand worden gebracht voor het certificeren van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, als middel om de rechten en plichten van deze dienstverleners vast te leggen en regelmatig te controleren of de eisen worden nageleefd, zonder daarbij afbreuk te doen aan de continuïteit van de dienstverlening.~~

↓ 550/2004 overweging 12

~~De certificaten dienen wederzijds te worden erkend door alle lidstaten, zodat verleners van luchtvaartnavigatiediensten diensten kunnen verlenen in een andere lidstaat dan in die waarin zij hun certificaat hebben verkregen, zulks binnen de grenzen van de veiligheidseisen.~~

↓ 550/2004 overweging 14

~~Ter bevordering van de veilige afwikkeling van het luchtverkeer over de grenzen van de lidstaten heen, ten behoeve van de luchtruimgebruikers en hun passagiers, dient het certificeringsstelsel te voorzien in een kader dat lidstaten in staat stelt om verleners voor luchtverkeersdiensten aan te wijzen, ongeacht waar zij hun certificaat hebben verkregen.~~

↓ 550/2004 overweging 5

~~Het verlenen van luchtverkeersdiensten als bedoeld in deze verordening, hangt samen met het uitoefenen van overheidsbevoegdheden die geen economisch karakter hebben dat de toepassing van de mededingingsregels van het Verdrag zou kunnen rechtvaardigen.~~

↓ 550/2004 overweging 13

~~De verlening van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten en van luchtvaartinlichtingendiensten dient te worden georganiseerd onder marktvoorwaarden, met inachtneming van de bijzondere kenmerken van deze diensten en onder handhaving van een hoog veiligheidsniveau.~~

↓ 550/2004 overweging 15

~~Lidstaten moeten voor het gehele luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt of voor een deel daarvan, aan de hand van hun analyse van veiligheidsoverwegingen, een of meer verleners van meteorologische diensten kunnen aanwijzen, zonder dat een openbare aanbesteding moet worden georganiseerd.~~

↓ 550/2004 overweging 19

~~Voorwaarden gesteld aan heffingen die luchtruimgebruikers worden opgelegd dienen billijk en transparant te zijn.~~

↓ 550/2004 overweging 20

~~Gebruikersheffingen moeten compensatie bieden voor de door verleners van luchtvaartnavigatiediensten en lidstaten geleverde faciliteiten en diensten. De hoogte van de gebruikersheffingen moet in verhouding staan tot de kosten, met inachtneming van de doelstellingen voor veiligheid en economische efficiëntie.~~

↓ 550/2004 overweging 21

~~Bij de verlening van gelijkwaardige luchtvaartnavigatiediensten mag geen onderscheid worden gemaakt tussen luchtruimgebruikers.~~

↓ 550/2004 overweging 22

~~Verleners van luchtvaartnavigatiediensten bieden bepaalde faciliteiten en diensten aan die rechtstreeks betrekking hebben op de bediening van vliegtuigen, en waarvan zij de kosten moeten kunnen terugverdienen krachtens het beginsel dat de gebruiker betaalt, hetgeen wil zeggen dat luchtruimgebruikers moeten betalen voor de kosten die zij op, of zo dicht mogelijk bij, het punt van gebruik veroorzaken.~~

↓ 550/2004 overweging 23

~~Het is van belang dat de transparantie van de kosten welke dergelijke faciliteiten of diensten met zich brengen, gewaarborgd is. Alle wijzigingen in het stelsel of in de hoogte van de heffingen dienen dus aan de luchtruimgebruikers te worden uitgelegd. Dergelijke wijzigingen of investeringen die door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden voorgesteld, moeten worden toegelicht als onderdeel van een informatie-uitwisseling tussen hun managementinstanties en de luchtruimgebruikers.~~

↓ 550/2004 overweging 24

~~Er moet ruimte zijn voor een differentiatie in de heffingen die bijdraagt aan het maximaliseren van de capaciteit van het hele systeem. Financiële stimulansen kunnen een nuttige manier zijn om de invoering te versnellen van grond- of boordapparatuur die de capaciteit vergroot, om hoge prestaties te belonen of een compensatie te bieden voor het ongemak dat gepaard gaat met de keuze voor minder aantrekkelijke routes.~~

↓ 550/2004 overweging 25

~~In het kader van het genereren van inkomsten met het oog op een redelijk rendement van het kapitaal en in direct verband met besparingen dankzij de verbetering van de efficiëntie dient de Commissie te onderzoeken of het mogelijk is een reserve op te bouwen die tot doel heeft de gevolgen van een plotselinge verhoging van heffingen ten laste van luchtvaartgebruikers te beperken op tijdstippen van minder luchtverkeer.~~

↓ 550/2004 overweging 26

~~De Commissie dient de haalbaarheid te onderzoeken van tijdelijke financiële steun voor maatregelen om de capaciteit van het Europese luchtverkeersleidingssysteem als geheel te vergroten.~~

↓ 550/2004 overweging 27

~~De Commissie moet regelmatig, in samenwerking met Eurocontrol en met de nationale toezichthoudende instanties en luchtvaartgebruikers, de wijze beoordelen waarop heffingen ten laste van luchtvaartgebruikers worden vastgesteld en opgelegd.~~

↓ 551/2004 overweging 8

~~Uit de activiteiten van Eurocontrol blijkt dat het niet realistisch is om het routenetwerk en de luchtvaartstructuur geïsoleerd te willen ontwikkelen, aangezien elke afzonderlijke staat integraal deel uitmaakt van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeveiliging, zowel binnen als buiten de Gemeenschap.~~

↓ 551/2004 overweging 13

~~Het is van wezenlijk belang dat een gemeenschappelijk, geharmoniseerde luchtvaartstructuur van routes en sectoren tot stand komt, dat de huidige en toekomstige organisatie van het luchtvaart wordt gebaseerd op gemeenschappelijke beginselen, en dat het luchtvaart wordt ingericht en beheerd overeenkomstig geharmoniseerde regels.~~

↕ nieuw

(35) De beschikbaarheid van relevante operationele gegevens is van essentieel belang om de flexibele verlening van luchtverkeersgegevensdiensten mogelijk te maken op grensoverschrijdende en Uniewijde basis. Dergelijke gegevens moeten dan ook ter beschikking worden gesteld van de relevante belanghebbenden, met inbegrip van toekomstige nieuwe verleners van luchtverkeersgegevensdiensten. De nauwkeurigheid van de informatie over de status van het luchtruim en over specifieke luchtverkeerssituaties en de tijdige verspreiding van deze informatie onder civiele en militaire luchtverkeersleiders heeft een direct effect op de veiligheid en efficiëntie van de activiteiten. Tijdige toegang tot actuele informatie over de status van het luchtruim is van essentieel belang voor alle partijen die profijt willen trekken van luchtruimstructuren die ter beschikking worden gesteld als zij hun vliegplannen indienen of opnieuw indienen.

↓ 550/2004 overweging 16

~~Verleners van luchtvaartnavigatiediensten dienen door middel van geschikte regelingen een nauwe samenwerking tot stand te brengen en onderhouden met militaire autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor activiteiten die van invloed kunnen zijn op het algemeen luchtverkeer.~~

↓ 550/2004 overweging 17

~~De rekeningen van alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten dienen zo transparant mogelijk te zijn.~~

↓ 550/2004 overweging 18

~~De invoering van geharmoniseerde beginselen en voorwaarden voor toegang tot operationele gegevens dient de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en de werkzaamheden van luchtruimgebruikers en luchthavens in een nieuwe omgeving te vergemakkelijken.~~

↓ 551/2004 overweging 9

~~Er moet een geleidelijk meer geïntegreerd operationeel luchtruim tot stand worden gebracht voor algemeen en route luchtverkeer in het hoger luchtruim; de interface tussen het hoger luchtruim en het lager luchtruim moet dienovereenkomstig worden bepaald.~~

↓ 551/2004 overweging 10

~~Een Europees vluchtinformatiegebied voor het hoger luchtruim, dat onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt binnen de werkingssfeer van deze verordening,~~

~~moet gezamenlijke planning en publicatie van luchtvaartinlichtingen bevorderen, zodat regionale knelpunten worden weggenomen.~~

↓ 1070/2009 overweging 30

(adapted)

⇒ nieuw

- (36) Het aanbieden van ~~moderne~~, volledige, kwalitatieve en tijdige luchtvaartinlichtingen heeft een grote impact op de veiligheid en het vergemakkelijken van de toegang tot het ~~communautaire~~ luchtruim ~~van de Unie~~ en ~~op de mogelijkheden om zich~~ voor vrij verkeer binnen dat luchtruim te bewegen. ~~Vertrekkende van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging moet de Gemeenschap het initiatief nemen om deze sector, in samenwerking met Eurocontrol, te moderniseren en te garanderen dat de gebruikers deze gegevens kunnen raadplegen via één openbaar toegangspunt, met een moderne, gebruikersvriendelijke en gevalideerde geïntegreerde briefing.~~ ⇒ De toegang tot die gegevens moet worden vergemakkelijkt door middel van een passende informatie-infrastructuur.
-

↓ nieuw

- (37) Het veilige en efficiënte gebruik van het luchtruim is alleen mogelijk via nauwe samenwerking tussen civiele en militaire luchtruimgebruikers, hoofdzakelijk op basis van het concept van flexibel luchtruimgebruik en effectieve civiel-militaire coördinatie, zoals tot stand gebracht door de ICAO. Er moeten regels worden vastgesteld om de toepassing van dit concept te garanderen, en de Commissie moet de bevoegdheid krijgen om maatregelen te nemen die voor een grotere harmonisatie zorgen.
- (38) Het SESAR-project is erop gericht de veilige, efficiënte en ecologisch duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer mogelijk te maken door het Europese en mondiale ATM-systeem te moderniseren. Opdat het project zo effectief mogelijk zou zijn, moet worden gezorgd voor een goede coördinatie tussen de fasen van het project. Het Europees ATM-masterplan moet het resultaat zijn van de definitiefase van SESAR en moet bijdragen tot de verwezenlijking van de Uniewijde doelstellingen.
- (39) Het concept van gemeenschappelijke projecten moet gericht zijn op de tijdige, gecoördineerde en gesynchroniseerde toepassing van de in het Europees ATM-masterplan geïdentificeerde essentiële operationele wijzigingen met gevolgen voor het hele netwerk. De Commissie moet worden belast met de uitvoering van een kosten-batenanalyse van de financiering, teneinde de uitrol van het SESAR-project te versnellen.
- (40) De naleving van de bij Verordening (EU) 2018/1139 vastgestelde eisen voor ATM-systemen en -onderdelen moet de interoperabiliteit van die systemen en onderdelen garanderen, ten gunste van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

↓ 551/2004 overweging 11

~~Luchtruimgebruikers worden geconfronteerd met uiteenlopende voorwaarden van toegang tot en van bewegingsvrijheid binnen het communautaire luchtruim. Dit is te wijten aan het gebrek aan harmonisatie in de classificatie van het luchtruim.~~

↓ 551/2004 overweging 12

~~De herindeling van het luchtruim moet uitgaan van operationele behoeften, ongeacht de bestaande grenzen. Gemeenschappelijke algemene beginselen voor de instelling van uniforme functionele luchtruimblokken dienen te worden uitgewerkt in overleg met en op basis van technisch advies van Eurocontrol.~~

↓ 551/2004 overweging 14

~~Het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim moet effectief worden toegepast; het gebruik van luchtruimsectoren moet worden geoptimaliseerd, met name in piektijden voor het algemeen luchtvaartverkeer en in de gedeelten van het luchtruim met een grote verkeersdichtheid, door samenwerking tussen lidstaten met betrekking tot het gebruik van die sectoren voor militaire operaties en trainingen. Daarom moeten de nodige middelen worden vrijgemaakt voor een doeltreffende implementatie van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim, rekening houdend met zowel de civiele als de militaire behoeften.~~

↓ 551/2004 overweging 15

~~De lidstaten dienen zich in te zetten om met aangrenzende lidstaten samen te werken teneinde het begrip „flexibel gebruik van het luchtruim” over de nationale grenzen heen in toepassing te brengen.~~

↓ 551/2004 overweging 16

~~Verschillen in de organisatie van de civiel militaire samenwerking in de Gemeenschap beperken een uniform en efficiënt beheer van het luchtruim en het doorvoeren van veranderingen. Het welslagen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim hangt af van een effectieve samenwerking tussen de civiele en militaire autoriteiten, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de lidstaten op defensiegebied.~~

↓ 551/2004 overweging 17

~~Garanties voor militaire operaties en trainingen moeten worden gesteld voorzover de toepassing van gemeenschappelijke beginselen en criteria afbreuk doet aan de veilige en efficiënte uitvoering ervan.~~

↓ 551/2004 overweging 18

~~Er moeten adequate maatregelen worden genomen om de effectiviteit van de regeling van luchtverkeersstromen te verbeteren, met als doel om bestaande operationele eenheden, waaronder de Central Flow Management Unit van Eurocontrol, te ondersteunen, teneinde efficiënte vluchtoperaties te garanderen.~~

↓ 549/2004 overweging 7

~~Het luchtruim is een beperkte hulpbron die alleen dan optimaal en efficiënt kan worden gebruikt wanneer de behoeften van alle gebruikers in aanmerking worden genomen en, waar van toepassing, worden vertegenwoordigd in de gehele ontwikkeling, besluitvorming en implementatie van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, met inbegrip van het Single Sky Comité.~~

↓ 549/2004 overweging 25

~~De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden³⁸.~~

↓ 549/2004 overweging 26
(adapted)

~~Volgens artikel 8, lid 2, van het standaardreglement van orde voor comités³⁹ die zijn opgericht volgens artikel 7, lid 2, van Besluit 1999/468/EG, kan de voorzitter van een comité besluiten betrokken derden uit te nodigen om een vergadering van het comité bij te wonen. Indien passend dient de voorzitter van het Single Sky Comité vertegenwoordigers van Eurocontrol uit te nodigen om als waarnemer of als expert vergaderingen bij te wonen,~~

↓ 549/2004 overweging 18

~~Belanghebbende partijen, zoals verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavens, industrie en belangenorganisaties van beroepspersoneel moeten de Commissie kunnen adviseren met betrekking tot de technische aspecten van de verwezenlijking van het gemeenschappelijke luchtruim.~~

³⁸ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

³⁹ PB C 38 van 6.2.2001, blz. 3.

↓ 549/2004 overweging 12

~~Het is wenselijk het gemeenschappelijke Europese luchtruim uit te breiden naar derde landen in Europa, hetzij in het kader van de deelneming van de Gemeenschap aan de werkzaamheden van Eurocontrol, na toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol, hetzij door middel van overeenkomsten tussen de Gemeenschap en die landen.~~

↓ 549/2004 overweging 13

~~De toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol vormt een belangrijk onderdeel van de totstandbrenging van een pan-Europees luchtruim.~~

↓ 549/2004 overweging 14

~~Bij de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim dient de Gemeenschap, waar nodig, zo nauw mogelijk samen te werken met Eurocontrol om synergie op regelgevingsgebied en een consistente aanpak te waarborgen en om duplicering tussen beide partijen te voorkomen.~~

↓ 549/2004 overweging 15

(adapted)

~~Overeenkomstig de conclusies van de Groep op hoog niveau is Eurocontrol de organisatie die beschikt over de nodige deskundigheid om de Gemeenschap te ondersteunen in haar rol als regelgever. Voor onderwerpen die op het werkterrein van Eurocontrol liggen, moeten daarom de uitvoeringsmaatregelen worden ontwikkeld op basis van een mandaat aan die organisatie, met inachtneming van de in een samenwerkingsovereenkomst tussen de Commissie en Eurocontrol op te nemen voorwaarden.~~

↓ 549/2004 overweging 16

~~Voor het opstellen van de maatregelen die nodig zijn voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim is brede raadpleging van de economische en sociale belanghebbende partijen vereist.~~

↓ 550/2004 overweging 8

~~Voor een soepele werking van het luchtvervoerssysteem zijn ook uniforme strenge veiligheidsnormen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten vereist.~~

↓ 550/2004 overweging 9

~~Er moeten regelingen worden getroffen om systemen voor vergunningen van luchtverkeersleiders te harmoniseren, teneinde de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders te verbeteren en de wederzijdse erkenning van vergunningen te bevorderen.~~

↓ 550/2004 overweging 28

~~Gezien de bijzonder gevoelige aard van informatie inzake verleners van luchtvaartnavigatiediensten, mogen de nationale toezichhoudende instanties geen informatie openbaar maken die onder het beroepsgeheim valt, ongeacht de wijze waarop een systeem voor de beoordeling en publicatie van de prestaties van die dienstverleners is georganiseerd,~~

↓ 549/2004 overweging 19

~~De prestaties op Europees niveau van het systeem van luchtvaartnavigatiediensten als geheel moeten regelmatig worden getoetst, onder handhaving van een hoog veiligheidsniveau, teneinde de doeltreffendheid van de genomen maatregelen te beoordelen en aanvullende maatregelen voor te stellen.~~

↓ 549/2004 overweging 21

~~De effecten van de ter uitvoering van deze verordening genomen maatregelen dienen te worden beoordeeld in het licht van de verslagen die de Commissie regelmatig moet indienen.~~

↓ 551/2004 overweging 19

~~Er moet worden nagedacht over de uitbreiding van de concepten voor het hoger luchtruim naar het lager luchtruim, aan de hand van een tijdschema en toepasselijke studies,~~

↓ 549/2004 overweging 22

~~Deze verordening doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de lidstaten om bepalingen vast te stellen betreffende de organisatie van hun strijdkrachten. In het kader van deze bevoegdheid kunnen de lidstaten maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat hun strijdkrachten over voldoende luchtruim beschikken om te kunnen trainen. Derhalve moet worden voorzien in een vrijwaringsclausule om de uitoefening van deze bevoegdheid mogelijk te maken.~~

- (41) Om rekening te houden met technische of operationele ontwikkelingen, met name door bijlagen te wijzigen of door de bepalingen inzake netwerkbeheer aan te vullen, moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd. De inhoud en het toepassingsgebied van elke bevoegdheidsdelegatie zijn in detail uiteengezet in de relevante artikelen. Bij het vaststellen van gedelegeerde handelingen krachtens deze verordening is het van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁴⁰. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (42) Om te zorgen voor uniforme voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening, met name wat betreft de voorwaarden voor aanwervings- en selectieprocedures voor nationale toezichthoudende instanties, regels inzake de economische certificering van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, regels voor de toepassing van de prestatie- en heffingsregelingen, met name met betrekking tot de vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen, de classificatie van en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten, de criteria en procedures voor de beoordeling van de ontwerp prestatieplannen en de prestatiedoelstellingen van verleners van luchtverkeersdiensten en de Netwerkbeheerder, het toezicht op de prestaties, de regels voor het verstrekken van informatie over kosten en heffingen, de inhoud en vaststelling van de kostenbasis voor heffingen en de vaststelling van eenheidstarieven voor luchtvaartnavigatiediensten, stimuleringsmechanismen en risicodelingsmechanismen, de aanstelling van de Netwerkbeheerder en de voorwaarden voor die aanstelling, de taken van de Netwerkbeheerder en de governance mechanismen die hij moet toepassen, de regels voor de uitoefening van de netwerkfuncties, de voorwaarden voor het raadplegen van belanghebbenden over belangrijke operationele beslissingen van verleners van luchtverkeersdiensten, de eisen inzake de beschikbaarheid van operationele gegevens, de toegangsvoorwaarden en -prijzen, de toepassing van het concept van flexibel luchtruimgebruik, de vaststelling van gemeenschappelijke projecten en de governance mechanismen die daarop van toepassing zijn, moeten uitvoeringsbevoegdheden worden verleend aan de Commissie. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁴¹.

⁴⁰ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

⁴¹ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

↓ 1070/2009 overweging 11
(adapted)

- (43) De sociale partners moeten beter worden geïnformeerd en geraadpleegd over alle maatregelen die belangrijke sociale gevolgen hebben. Ook moet op ~~communautair~~ ☒ het ☒ niveau ☒ van de Unie ☒ het Comité voor de sectorale dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG⁴² van de Commissie, worden geraadpleegd.
-

↓ 549/2004 overweging 20
(adapted)

- (44) De ~~sancties~~ ☒ strafmaatregelen ☒ die de lidstaten vaststellen voor de overtredingen van deze verordening ~~en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen~~ door gebruikers van het luchtruim en dienstverleners dienen doeltreffend en proportioneel te zijn en een ontmoedigende werking te hebben.
-

↓ nieuw

- (45) Gezien de juridische situatie van het Koninkrijk Spanje met betrekking tot de soevereiniteit en jurisdictie op het grondgebied waar de luchthaven is gelegen, is deze verordening niet van toepassing op de luchthaven van Gibraltar.
-

↓ 549/2004 overweging 24
(adapted)

- (46) Aangezien de doelstelling van deze verordening, te weten de ~~totstandbrenging~~ ☒ tenuitvoerlegging ☒ van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, ~~wegens het transnationale karakter ervan~~ niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt ~~en derhalve~~ ☒, maar door het transnationale karakter ervan ☒ beter op ~~communautair~~ ☒ het ☒ niveau ☒ van de Unie ☒ tot stand kan worden gebracht, ~~met evenwel gedetailleerde uitvoeringsvoorschriften die rekening houden met specifieke plaatselijke omstandigheden,~~ kan de ~~Gemeenschap~~ ☒ Unie ☒ overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om ~~deze~~ ☒ die ☒ doelstelling te verwezenlijken.

⁴² Besluit 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van Comités voor de sectorale dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau (PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27).

↓ 550/2004

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 1)

(adapted)

⇒ nieuw

Artikel 1

~~Doel~~ ⊗ **Onderwerp** ⊗ **en werkingssfeer**

1. ⇒ In deze verordening worden de regels vastgesteld voor de totstandbrenging en doeltreffende werking van ⊗ ~~Het initiatief inzake de totstandbrenging van~~ het gemeenschappelijke Europese luchtruim ~~heeft tot doel~~ ⊗ teneinde ⊗ de huidige veiligheidsnormen voor luchtvervoer aan te scherpen, bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en de algemene prestaties van het systeem voor luchtverkeersbeheersbeveiligings- en luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer in Europa te verbeteren, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van alle luchtruimgebruikers. ~~Dit~~ ⊗ Het ⊗ gemeenschappelijke Europees luchtruim omvat een samenhangend pan-Europees netwerk ~~van routes~~, ⇒ een geleidelijk steeds sterker geïntegreerd luchtruim, ⊗ netwerkbeheer en luchtverkeerbeheersbeveiligingsystemen ~~dat die alleen gebaseerd is zijn op overwegingen van~~ veiligheid, efficiëntie ~~en van technische aard~~, ⇒ interoperabiliteit en technologische modernisering, ⊗ ten behoeve van alle luchtruimgebruikers ⇒ , burgers en het milieu ⊗. ~~Om deze doelstelling te verwezenlijken, stelt deze verordening een geharmoniseerd regelgevingskader vast voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim.~~

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 2)

(adapted)

2. De toepassing van deze verordening ~~en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen~~ laat ~~onverlet~~ de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim ~~onverlet~~, alsmede de behoeften van de lidstaten inzake openbare orde, openbare veiligheid en defensieaangelegenheden, zoals vermeld in artikel 44¹³. Deze verordening ~~en de in artikel 3 genoemde maatregelen~~ hebben ⊗ heeft ⊗ geen betrekking op militaire operaties en trainingen.

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 3)
(adapted)

3. De toepassing van deze verordening ~~en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen~~ laat ~~onverlet~~ de rechten en plichten van de lidstaten voortvloeiend uit het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944 (het „Verdrag van Chicago”) onverlet.

In deze context ~~is een aanvullende doelstelling van~~ ☒ heeft ☒ deze verordening, op de gebieden waarop deze verordening van toepassing is, ☒ tot doel ☒ de lidstaten te helpen bij het nakomen van hun verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago, door een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een uniforme uitvoering van de bepalingen daarvan, en door ervoor te zorgen dat die bepalingen in deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften naar behoren in aanmerking worden genomen.

↓ 550/2004

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

~~Artikel 1~~

~~Doel en werkingssfeer~~

~~1. Binnen de werkingssfeer van de kaderverordening, regelt deze verordening de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Het doel van deze verordening is gemeenschappelijke eisen vast te stellen voor de veilige en efficiënte verlening van luchtvaartnavigatiediensten in de Gemeenschap.~~

~~2. Deze verordening is van toepassing op de verlening van luchtvaartnavigatiediensten voor algemeen luchtverkeer, in overeenstemming met en binnen de werkingssfeer van de kaderverordening.~~

↓ 551/2004

HOOFDSTUK I

ALGEMEEN

~~Artikel 1~~

~~Doel en werkingssfeer~~

~~1. Binnen de werkingssfeer van de kaderverordening, regelt deze verordening de organisatie en het gebruik van het luchtruim in het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. Deze verordening heeft ten doel het concept van een geleidelijk meer geïntegreerd operationeel luchtruim in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid te ondersteunen en~~

~~gemeenschappelijke procedures vast te stellen voor inrichting, planning en beheer, opdat een efficiënte en veilige werking van de luchtverkeersbeveiliging kan worden verzekerd.~~

~~2. Het luchtruim moet op zodanige wijze worden gebruikt dat de exploitatie van luchtvaartnavigatiediensten als samenhangend en consistent geheel wordt ondersteund overeenkomstig Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en van de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten binnen het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de dienstverleningsverordening”)⁴³.~~

↓ 551/2004 (adapted)

⇒ nieuw

~~43. Onverminderd artikel 10, is d~~Deze verordening ☒ is ☒ van toepassing op het luchtruim in ~~de~~ ☒ het ☒ EUR-~~en AFI-gebieden~~ van ICAO waar lidstaten verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten ~~overeenkomstig de dienstverleningsverordening~~. De lidstaten kunnen deze verordening ook toepassen op het luchtruim dat in andere ICAO-gebieden onder hun verantwoordelijkheid valt, ~~mits~~ ☒ op voorwaarde dat ☒ zij de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis stellen.

↓ 551/2004

~~4. De vluchtinformatiegebieden die vallen binnen het luchtruim waarop deze verordening van toepassing is, worden bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie.~~

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 1)

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

↓ nieuw

5. [In het geval de verordening vóór het einde van de overgangsperiode wordt vastgesteld: Deze verordening is niet van toepassing op de luchthaven van Gibraltar.]

6. Tenzij anders bepaald, wordt een verwijzing naar het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap) begrepen als betrekking hebbend op het Agentschap in zijn hoedanigheid van veiligheidsinstantie en niet van instantie die bevoegd is voor prestatiebeoordeling.

⁴³

~~Zie blz. 10 van dit Publicatieblad.~~

↓ 549/2004 (adapted)

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening ~~en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen~~ gelden de volgende definities:

↓ 549/2004 (adapted)

⇒ nieuw

~~„luchtverkeersleidingsdienst”: dienst die wordt verricht teneinde:~~

~~12.~~ „plaatselijke verkeersleiding”: luchtverkeersleidingsdienst ☒ (ATC) ☒ voor luchtvaartterreinverkeer;

~~23.~~ „luchtvaartinlichtingendienst”: een binnen ~~het~~ ☒ een ☒ vastgestelde bestreken gebied opgerichte dienst die verantwoordelijk is voor het verstrekken van luchtvaartinformatieinlichtingen en gegevens die nodig zijn voor de veiligheid, regelmaat en efficiency van luchtvaartnavigatie;

~~35.~~ „verleners van luchtvaartnavigatiediensten”: de openbare of particuliere lichamen die ☒ een of meer ☒ luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer verlenen;

~~44.~~ „luchtvaartnavigatiediensten” ☒ (ANS) ☒: luchtverkeersleidingsdiensten; communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten ☒ (CNS) ☒; meteorologische diensten ~~voor de luchtvaartnavigatie~~ ☒ (MET) ☒, ~~en~~ luchtvaartinlichtingendiensten ☒ (AIS) ☒; ~~en~~ en luchtverkeersgegevensdiensten (ADS); ⇐

~~51.~~ „luchtverkeersleidingsdienst”: dienst die wordt verricht teneinde:

“a) botsingen te voorkomen:

i) tussen luchtvaartuigen ~~en~~ ;

ii) tussen luchtvaartuigen en hindernissen op ☒ het manoeuvreerterrein ☒ ~~dat deel van het luchtvaartterrein dat is bedoeld voor het opstijgen, landen en taxiën met luchtvaartuigen; en~~

b) een geordende luchtverkeersstroom tot stand te brengen en te handhaven;

↓ nieuw

6. “luchtverkeersgegevensdiensten”: diensten die bestaan uit het verzamelen, samenvoegen en integreren van operationele gegevens van verleners van plaatsbepalingsdiensten, verleners van MET en AIS en netwerkfuncties, en andere relevante entiteiten, of het verstrekken van verwerkte gegevens met het oog op luchtverkeersleiding of luchtverkeersbeheer;

7. “beheer van de luchtverkeersstromen en de capaciteit (ATFCM)”: een dienst die tot doel heeft de luchtverkeersleiding te beschermen tegen over-delivery en het gebruik van de beschikbare capaciteit te optimaliseren;

↓ 549/2004 (adapted)

⇒ nieuw

~~89.~~ „regeling van luchtverkeersstromen ☒ (ATFM) ☒”: functie ⇒ of dienst ⇐ die tot doel heeft bij te dragen aan een veilige, ordelijke en vlotte doorstroming van het luchtverkeer ⇒ tijdens het volledige traject ⇐ door ervoor te zorgen dat de luchtverkeersleidingscapaciteit optimaal wordt benut en dat het verkeersvolume verenigbaar is met de door de betrokken luchtverkeersdienstverleners afgegeven capaciteit;

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 2),
onder b)

⇒ nieuw

~~94.~~ „luchtverkeersbeheerbeveiliging”: de verzameling van functies ⇒ of diensten ⇐ in de lucht en op de grond (luchtverkeersdiensten, luchtruimbeheer en de regeling van de luchtverkeersstroom) die nodig zijn om de veiligheid en de doeltreffendheid van de vliegtuigbewegingen in alle fasen te waarborgen;

↓ 549/2004

~~104.~~ „luchtverkeersdiensten”: vluchtinlichtingendiensten, ~~alarmerings~~ waarschuwings diensten, adviesdiensten voor het luchtverkeer en luchtverkeersleiding (algemene luchtverkeersleiding, naderingsluchtverkeersleiding en plaatselijke luchtverkeersleiding);

~~116.~~ „luchtruimblok”: luchtruim van vastgestelde afmetingen, in ruimte en tijd, waarbinnen luchtvaartnavigatiediensten worden verleend;

~~127.~~ „luchtruimbeheer”: een planningsfunctie met als belangrijkste doel een maximale benutting van beschikbaar luchtruim door dynamische timesharing en, bij gelegenheid, scheiding van luchtruim tussen verschillende categorieën luchtruimgebruikers op basis van kortetermijnbehoeften;

↓ nieuw

13. “luchtruimstructuur”: een specifiek luchtruimvolume dat is vastgesteld om de veilige en optimale exploitatie van luchtvaartuigen te waarborgen;

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 2),
onder a) (adapted)

~~148.~~ „luchtruimgebruikers”: exploitanten van luchtvaartuigen die ~~als~~ ☒ volgens de regels voor ☒ algemeen luchtverkeer ~~opereren~~ ☒ worden geëxploiteerd ☒.

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 2),
onder g)

~~1523.~~ ~~ter~~ „waarschuwingsdienst”: een dienst die bij de verantwoordelijke organisaties melding maakt van vliegtuigen in nood die bijstand behoeven en dergelijke organisaties op verzoek assisteert;

↓ 549/2004
⇒ nieuw

~~1613.~~ „naderingsluchtverkeersleiding”: luchtverkeersleiding voor aankomende of vertrekkende gecontroleerde vluchten;

~~1742.~~ „algemene luchtverkeersleiding”: luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten ⇒ in luchtverkeersleidingsgebieden ⇐ ~~een luchtruimblok~~;

↓ nieuw

18. “basiswaarde”: een aan de hand van een raming vastgestelde waarde voor het vaststellen van prestatiedoelstellingen, die betrekking heeft op bepaalde kosten of bepaalde eenheidskosten tijdens het jaar voorafgaand aan het begin van de desbetreffende referentieperiode;

19. “benchmarkgroep”: een groep verleners van luchtverkeersdiensten met een soortgelijke operationele en economische omgeving;

20. “uitgesplitste waarde”: een waarde die wordt verkregen, voor een bepaalde verlener van luchtverkeersdiensten, door een Uniewijde prestatiedoelstelling uit te splitsen tot op het niveau van elke verlener van luchtverkeersdiensten, en die dienst doet als referentie voor de beoordeling van de samenhang van de in het ontwerp prestatieplan vastgestelde prestatiedoelstelling met de Uniewijde prestatiedoelstelling;”

↓ 549/2004

~~14. „pakket van diensten”: twee of meer luchtvaartnavigatiediensten;~~

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 2),
onder d) (adapted)

⇒ nieuw

2115. „certificaat”: ⇒ een ⇐ door ⇒ het Agentschap, ⇐ een nationale ~~toezichhoudende~~ ⇒ bevoegde ⇐ instantie ☒ of een nationale toezichhoudende instantie ☒ overeenkomstig het nationale recht afgegeven document, ongeacht de vorm, waarmee wordt bevestigd dat een verlener van ⇒ luchtverkeersbeheers- en ⇐ luchtvaartnavigatiediensten voldoet aan de eisen voor het verlenen van een specifieke dienst;

↓ nieuw

22. “gemeenschappelijke informatiedienst (CIS)”: een dienst die bestaat uit het verzamelen van statische en dynamische gegevens en de verspreiding daarvan om het verlenen van diensten voor het beheer van het verkeer van onbemande luchtvaartuigen mogelijk te maken;

↓ 549/2004

2316. „communicatiediensten”: vaste en mobiele diensten ten behoeve van de luchtvaart voor grond-tot-grond-, lucht-tot-grond- en lucht-tot-lucht-communicatie voor luchtverkeersleidingsdoeleinden;

~~„operationeel concept”: de criteria voor het operationele gebruik van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging of een deel daarvan;~~

2419. „onderdelen”: materiële objecten, zoals apparatuur, en immateriële objecten, zoals programmatuur, waarvan de interoperabiliteit van het Europese netwerk (EATMN) voor luchtverkeersbeveiligingbeheer afhangt;

↓ nieuw

25. “luchtverkeersleidingsgebied”: gecontroleerd luchtruim dat zich verticaal uitstrekt vanaf een gespecificeerde grens boven het aardoppervlak;

26. “coöperatieve besluitvorming”: een proces waarbij beslissingen worden genomen op basis van samenwerking met en raadpleging van de lidstaten, operationele belanghebbenden en andere actoren, indien van toepassing;

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 2),
onder j)
⇒ nieuw

2741. „grensoverschrijdende diensten”: ~~iedere situatie waarin~~ luchtvaartnavigatiediensten ⇒ die ⇐ worden verleend in een lidstaat door een dienstverlener ⇒ wiens hoofdvestiging zich in een andere lidstaat bevindt ⇐ ~~die in een andere lidstaat is gecertificeerd.~~

↓ nieuw

28. “verklaring”: met het oog op luchtverkeersbeheers- en luchtvaartnavigatiediensten, een verklaring in de zin van artikel 3, lid 10, van Verordening (EU) 2018/1139;

29. “en-routeluchtvaartnavigatiediensten”: luchtverkeersdiensten die betrekking hebben op de verkeersleiding van een luchtvaartuig vanaf het einde van de opstijg- en klimfase tot het begin van de naderings- en landingsfase en de onderliggende luchtvaartnavigatiediensten die nodig zijn om en-route-luchtverkeersdiensten te verlenen;

30. “en route-heffingszone” : een luchtruimvolume dat zich vanaf de grond uitstrekt tot en met het hogere luchtruim en waarin en route-luchtvaartnavigatiediensten worden verleend waarvoor één kostenbasis is vastgesteld;

↓ 549/2004 (adapted)

3120. „Eurocontrol”: de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, opgericht bij het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart van 13 december 1960⁴⁴;

3217. „Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer~~beveiliging~~”: de verzameling van systemen, genoemd in punt 3.1 van bijlage VIII~~4~~ bij Verordening (EU) 2018/1139 (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor ~~luchtverkeersbeveiliging~~ („de interoperabiliteitsverordening”)⁴⁵ ☒ die het mogelijk maken luchtvaartnavigatiediensten te verlenen in de Unie, ☒ met inbegrip van de interfaces aan grenzen met derde landen;

⁴⁴ ~~Verdrag zoals gewijzigd bij het protocol van 12 februari 1981 en herzien bij het protocol van 27 juni 1997.~~

⁴⁵ ~~Zie blz. 33 van dit Publicatieblad.~~

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 2),
onder c) (adapted)

~~3313 bis.~~ „~~⊗ Europees ATM- ⊗ masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging~~”: het plan dat wordt goedgekeurd bij Besluit 2009/320/EG van de Raad⁴⁶, overeenkomstig artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad ~~van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)~~⁴⁷, zoals vervolgens gewijzigd;

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 2),
onder f)
⇒ nieuw

~~3422.~~ „flexibel gebruik van het luchtruim”: een concept van luchtruimbeheer ⇒ dat gebaseerd is op het fundamentele beginsel dat luchtruim niet als strikt civiel of strikt militair mag worden aangewezen, maar moet worden beschouwd als een continuüm waarin in de mate van het mogelijk moet worden voldaan aan alle gebruikerseisen ⇐ ~~dat in het gebied van de European Civil Aviation Conference wordt toegepast op basis van het door Eurocontrol uitgegeven „Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace” (Handboek voor de toepassing van het concept „flexibel gebruik van het luchtruim” in het luchtruimbeheer);~~

↓ 549/2004

~~23.~~ „vluchtinformatiegebied”: een luchtruim van gegeven afmetingen waarbinnen vluchtinlichtingendiensten en alarmeringsdiensten worden verleend;

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 2),
onder g)

~~3523a.~~ „vluchtinformatiedienst”: een dienst die adviezen en informatie verstrekt die nuttig zijn voor de veilige en doeltreffende uitvoering van vluchten;

⁴⁶ PB L 95 van 9.4.2009, blz. 41.

⁴⁷ Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een Gemeenschappelijke Onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (Sesar) (PB L 64 van 2.3.2007, blz. 1).

↓ 549/2004

~~24. „vliegniveau”: een vlak van constante atmosferische druk in relatie tot het referentiedrukvlak van 1013,2 hectopascals en dat van soortgelijke vlakken is gescheiden door bepaalde drukintervallen;~~

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 2),
onder h)

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

↓ 549/2004 (adapted)

⇒ nieuw

~~3626.~~ 26. „algemeen luchtverkeer”: alle bewegingen van burgerluchtvaartuigen, alsmede alle bewegingen van staatsluchtvaartuigen (met inbegrip van militaire, douane- en politieluchtvaartuigen), voor zover ~~deze~~ ☒ die ☒ bewegingen worden uitgevoerd in overeenstemming met de procedures van de ☒ Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), zoals opgericht bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart uit 1944 ☒ ICAO;

~~27. „ICAO”: de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, opgericht bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944;~~

~~3728.~~ „interoperabiliteit”: een geheel van functionele, technische en operationele eigenschappen die worden vereist van de systemen en onderdelen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiligingsbeheer en van de procedures voor de werking van het netwerk, teneinde de veilige, naadloze en efficiënte werking van het netwerk te verzekeren. Interoperabiliteit wordt bereikt door er zorg voor te dragen dat de systemen en onderdelen voldoen aan de essentiële eisen;

~~3829.~~ „meteorologische diensten”: de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van weersvoorspellingen, ☒ waarschuwingen, ☒ briefings ☒ instructies en waarnemingen ☒ voor luchtvaartnavigatiedoeleinden ☒, alsmede andere door lidstaten aangeleverde meteorologische informatie en gegevens voor gebruik in de luchtvaart;

↓ nieuw

39. “nationale bevoegde instantie”: de entiteiten zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 34, van Verordening (EU) 2018/1139;

40. "nationale toezichthoudende instantie": het nationale orgaan of de nationale organen waaraan een lidstaat de taken overeenkomstig deze verordening, behalve de taken van de nationale bevoegde instantie, heeft toevertrouwd;

↓ 549/2004

~~4130.~~ „navigatiediensten”: de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van informatie op het gebied van positionering en timing;

↓ nieuw

42. “netwerkcrisis”: het onvermogen om luchtverkeersbeheers- en luchtvaartnavigatiediensten te verlenen op het vereiste niveau, waardoor een belangrijk verlies aan netwerkcapaciteit of een aanzienlijk gebrek aan evenwicht tussen de netwerkcapaciteit en de vraag ontstaat, of een belangrijke verstoring van de informatiestroom in één of meer delen van het netwerk ten gevolge van een ongewone en onvoorziene situatie optreedt;

43. “Netwerkbeheerder”: de entiteit waaraan de taken zijn toevertrouwd die nodig zijn om bij te dragen tot de uitvoering van de in artikel 26 vermelde netwerkfuncties, overeenkomstig artikel 27;

↓ 549/2004

⇒ nieuw

~~4431.~~ „operationele gegevens”: informatie over alle vluchtfasen, die nodig is voor ~~het nemen van operationele beslissingen door~~ ⇒ voor operationele doeleinden van ⇐ verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtvaartgebruikers, exploitanten van luchthavens en andere betrokken actoren;

~~32. „procedure, zoals gebruikt in de context van de interoperabiliteitsverordening”: een standaardmethode voor het technische of het operationele gebruik van systemen in de context van overeengekomen, gevalideerde operationele concepten die op een uniforme wijze in het gehele Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging moeten worden toegepast;~~

↓ nieuw

45. “prestatieplan”: een plan dat is opgesteld of vastgesteld, al naargelang het geval, door verleners van luchtverkeersdiensten en de Netwerkbeheerder en dat tot doel heeft de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties te verbeteren;

~~4633.~~ „ingebruikneming”: eerste operationele gebruik na de initiële installatie of upgrade van een systeem;

~~4734.~~ „routenetwerk”: een netwerk van gespecificeerde routes voor de afhandeling van de verkeersstromen van het algemene luchtverkeer, nodig voor het verlenen van luchtverkeersleiding;

~~35.~~ „routing”: de gekozen route die een luchtvaartuig tijdens de vlucht moet volgen;

~~36.~~ „naadloze werking”: een zodanige werking van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging dat het, vanuit de optiek van de gebruiker, functioneert als ware het één systeem;

48. “definitiefase van SESAR”: de fase die bestaat uit de vaststelling en actualisering van de langetermijnvisie van het SESAR-project, van het bijbehorende werkingsconcept dat verbeteringen in elke vluchtfase mogelijk maakt, van de vereiste essentiële operationele wijzigingen in het EATMN en van de vereiste ontwikkelings- en uitrolprioriteiten;

49. “uitrolfase van SESAR”: de opeenvolgende industrialiserings- en uitvoeringsfasen tijdens dewelke de volgende activiteiten worden verricht: standaardisering, productie en certificering van grond- en boordapparatuur en van de processen die nodig zijn om SESAR-oplossingen toe te passen (industrialisering); en aanbesteding, installatie en ingebruikname van apparatuur en systemen op basis van SESAR-oplossingen, met inbegrip van de bijbehorende operationele procedures (uitvoering);

50. “ontwikkelingsfase van SESAR”: de fase tijdens dewelke onderzoeks-, ontwikkelings- en valideringsactiviteiten worden uitgevoerd die tot doel hebben volgroeide SESAR-oplossingen op te leveren;

51. “SESAR-project”: het project om het luchtverkeersbeheer in Europa te moderniseren, met als doel een performante, gestandaardiseerde en interoperabele infrastructuur voor luchtverkeersbeheer in de Unie tot stand te brengen, bestaande uit een innovatiecyclus die de definitiefase, de ontwikkelingsfase en de uitrolfase van SESAR omvat;

52. “SESAR-oplossing”: een inzetbare output van de ontwikkelingsfase van SESAR waarbij nieuwe of verbeterde gestandaardiseerde en interoperabele procedures of technologieën worden ingevoerd;

↓ 549/2004

53. ~~38.~~ „plaatsbepalingsdiensten”: de faciliteiten en diensten voor het bepalen van de respectieve posities van luchtvaartuigen waarmee voor een veilige separatie wordt gezorgd;

54~~39~~. „systeem”: het geheel van op de grond gestationeerde en zich in de lucht bevindende onderdelen, alsmede in de ruimte gestationeerde apparatuur, dat ondersteuning geeft aan luchtvaartnavigatiediensten voor alle vluchtfasen;

↓ nieuw

55. “terminalluchtvaartnavigatiediensten”: plaatselijke verkeersleidingsdiensten of vluchtinformatiediensten die betrekking hebben op advies- en waarschuwingendiensten, luchtverkeersdiensten in verband met de nadering en het vertrek van luchtvaartuigen binnen een afstand van de desbetreffende luchthaven, teneinde tegemoet te komen aan operationele eisen, en de nodige onderliggende luchtvaartnavigatiediensten;

56. “terminalheffingszone”: een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchthaven of groep van luchthavens waarop plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten worden verleend en waarvoor één kostenbasis is vastgesteld;

↓ 549/2004

57~~40~~. „upgrade”: elke wijziging in de operationele kenmerken van een systeem.

↓ 549/2004

~~Artikel 3~~

~~Gebieden waarop de Gemeenschap maatregelen treft~~

~~1. Deze verordening stelt een geharmoniseerd kader vast voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim in combinatie met:~~

~~Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de luchtruimverordening”)⁴⁸;~~

~~Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de dienstverleningsverordening”)⁴⁹ en~~

⁴⁸ Zie bladzijde 20 van dit Publicatieblad.
⁴⁹ Zie bladzijde 10 van dit Publicatieblad.

~~Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging („de interoperabiliteitsverordening”)⁵⁰;~~

~~en met uitvoeringsbepalingen die de Commissie op basis van deze verordening en de bovengenoemde verordeningen vaststelt.~~

~~2. De in lid 1 bedoelde maatregelen zijn van toepassing met inachtneming van de bepalingen van deze verordening.~~

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 3)

(adapted)

⇒ nieuw

HOOFDSTUK II

⊠ NATIONALE TOEZICHTHOUDENDE INSTANTIES ⊠

Artikel 34

⊠ Aanwijzing, oprichting en eisen betreffende ⊠ ~~N~~nationale toezichthoudende instanties

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

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

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 3)

(adapted)

⇒ nieuw

~~32. ⊠ De ⊠ ~~N~~nationale toezichthoudende instanties ~~voeren~~oefenen hun bevoegdheden op onpartijdige, onafhankelijke en transparante wijze uit. Dit wordt bereikt door adequate beheers- en controlemechanismen, ook binnen het bestuur van een lidstaat~~ ⇒ en worden dienovereenkomstig georganiseerd, van personeel voorzien en gefinancierd. ⇐, ook binnen het bestuur van een lidstaat. Dit mag de nationale toezichthoudende instanties er echter niet van weerhouden hun taken uit te oefenen volgens de organisatievoorschriften van de nationale autoriteiten voor de burgerluchtvaart of andere publieke organen.

⁵⁰

Zie bladzijde 26 van dit Publicatieblad.

3. Onverminderd lid 1 zijn de nationale toezichthoudende instanties juridisch gescheiden en onafhankelijk van om het even welke andere publieke of private entiteit, voor wat hun organisatie, werking, juridische structuur en besluitvorming betreft.

De nationale toezichthoudende instanties zijn ook onafhankelijk van om het even welke verlener van luchtvaartnavigatiediensten voor wat hun organisatie, financieringsbesluiten, juridische structuur en besluitvorming betreft.

4. De lidstaten kunnen nationale toezichthoudende instanties oprichten die bevoegd zijn voor meerdere gereguleerde sectoren als die geïntegreerde regelgevende instanties voldoen aan de onafhankelijkheidsvereisten van dit artikel. De nationale toezichthoudende instantie kan, wat zijn organisatiestructuur betreft, ook worden samengevoegd met de in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 1/2003⁵¹ bedoelde nationale mededingingsautoriteit, als het gemengde orgaan voldoet aan de onafhankelijkheidsvereisten van dit artikel.

5. De personeelsleden van de nationale toezichthoudende instanties moeten aan de volgende eisen voldoen:

- a) ze worden in dienst genomen op basis van duidelijke en transparante processen die hun onafhankelijkheid waarborgen;
- b) ze worden geselecteerd op basis van hun specifieke kwalificaties, met inbegrip van passende bekwaamheid en relevante ervaring, of krijgen een passende opleiding.

Personeelsleden van de nationale toezichthoudende instanties treden onafhankelijk op, met name door belangenconflicten tussen de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en de uitvoering van hun taken te vermijden.

6. Naast de in lid 5 uiteengezette eisen worden personen die belast zijn met strategische beslissingen aangewezen door een entiteit van de desbetreffende lidstaat die geen rechtstreekse eigendomsrechten kan doen gelden ten aanzien van verlener van luchtvaartnavigatiediensten. De lidstaten besluiten of deze personen voor een vaste en hernieuwbare termijn worden benoemd, dan wel op permanente basis, wat inhoudt dat zij alleen kunnen worden ontslagen om redenen die geen verband houden met hun besluitvorming. Personen die belast zijn met strategische beslissingen vragen noch aanvaarden instructies van een regering of andere publieke of private entiteit bij de uitoefening van hun taken ten behoeve van de nationale toezichthoudende instantie en zijn volledig bevoegd voor de indiening en het beheer van het personeel van die instantie.

Zij zien af van elk direct of indirect belang dat kan worden geacht afbreuk te doen aan hun onafhankelijkheid en dat van invloed kan zijn op de uitoefening van hun functies. Daartoe leggen zij jaarlijks een verbintenisverklaring en een verklaring omtrent hun belangen af, waarin alle directe en indirecte belangen zijn vermeld.

Personen die belast zijn met strategische beslissingen, audits of andere functies die rechtstreeks verband houden met prestatiedoelstellingen of met het toezicht op verlener van luchtvaartnavigatiediensten mogen na hun termijn bij de nationale

⁵¹ Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag (PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1).

toezichthoudende instantie gedurende minstens twee jaar niet in dienst treden bij of verantwoordelijkheden opnemen bij een verlener van luchtvaartnavigatiediensten.

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 3)

(adapted)

⇒ nieuw

74. De lidstaten zien erop toe dat de nationale toezichthoudende instanties over de noodzakelijke ☒ financiële ☒ middelen en capaciteiten beschikken om de hun overeenkomstig deze verordening toevertrouwde taken tijdig en doelmatig uit te voeren. ⇒ De nationale toezichthoudende instanties beheren hun personeel op basis van hun eigen financiële middelen, die in verhouding moeten staan tot de taken die de instanties overeenkomstig artikel 4 moeten vervullen. ⇐

↓ nieuw

8. Een lidstaat kan het als prestatiebeoordelingsorgaan (PRB) optredende Agentschap verzoeken om de taken uit te voeren die verband houden met de uitvoering van de prestatie- en heffingsregelingen, zoals vastgesteld in de artikelen 14, 17, 19, 20, 21, 22 en 25 en in de in de artikelen 18 en 23 bedoelde uitvoeringshandelingen, en waarvoor de nationale toezichthoudende instantie van die lidstaat verantwoordelijk is uit hoofde van deze verordening en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen.

Wanneer het als PBO optredende Agentschap een dergelijk verzoek inwilligt wordt het de toezichthoudende instantie die verantwoordelijk is voor de taken waarop dat verzoek betrekking heeft en wordt de nationale toezichthoudende instantie van de verzoekende lidstaat ontheven van de verantwoordelijkheid voor die taken. De regels in Verordening (EU) 2018/1139 die betrekking hebben op het als PBO optredende Agentschap zijn van toepassing op de uitvoering van deze taken, met inbegrip van het opleggen van vergoedingen en heffingen.

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 3)

⇒ nieuw

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

↓ nieuw

10. De Commissie stelt gedetailleerde regels vast met de voorwaarden voor de in lid 5, onder a) en b), bedoelde aanwervings- en selectieprocedures. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, vermelde onderzoeksprocedure.

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 1)
(adapted)

Artikel 42

Taken van de nationale toezichthoudende instanties

1. De in artikel 3 ~~4~~ van de kaderverordening genoemde nationale toezichthoudende instanties: ~~zorgen voor passend toezicht op de toepassing van deze verordening, met name met betrekking tot de veilige en efficiënte dienstuitvoering door verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen met betrekking tot het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid valt van de lidstaat die de betrokken instantie heeft aangewezen of ingesteld.~~

↓ nieuw

- a) verrichten de activiteiten die nodig zijn voor de afgifte van de in artikel 6 bedoelde economische certificaten, met inbegrip van het toezicht op de houders van die economische certificaten;
 - b) houden toezicht op de correcte toepassing van de aanbestedingsvereisten overeenkomstig artikel 8, lid 6;
 - c) passen de prestatie- en heffingsregelingen toe die zijn uiteengezet in de artikelen 10 tot en met 17 en 19 tot en met 22 en in de uitvoeringshandelingen als bedoeld in de artikelen 18 en 23, binnen de grenzen van hun taken als gedefinieerd in die artikelen en handelingen, en houden toezicht op de toepassing van de verordening voor wat de transparantie van de rekeningen van aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten betreft, overeenkomstig artikel 25.
2. De nationale toezichthoudende instanties zijn verantwoordelijk voor het beoordelen en goedkeuren van de prijsstelling voor het verlenen van de gemeenschappelijke informatiedienst, overeenkomstig artikel 9.

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 1)
(adapted)
⇒ nieuw

~~32. Daartoe organiseert elke nationale toezichthoudende instantie ☒ verricht de nodige ☒ passende inspecties en onderzoeken om~~ ⇒ na te gaan of de krachtens deze verordening onder haar toezicht vallende entiteiten mogelijke inbreuken hebben begaan tegen de eisen die zijn vastgesteld in deze verordening en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen ~~↵ na te gaan of aan de eisen van deze verordening, met inbegrip van eisen op het gebied van personeel voor de levering van luchtvaartnavigatiediensten, is voldaan.~~

Zij neemt alle nodige handhavingsmaatregelen, met inbegrip van, voor zover passend, het wijzigen, beperken, schorsen of intrekken van de economische certificaten die zij overeenkomstig artikel 6 heeft afgegeven.

De betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten en de verleners van gemeenschappelijke informatiediensten moeten voldoen aan de door de nationale toezichthoudende instantie genomen maatregelen.

↓ nieuw

Artikel 5

Samenwerking tussen nationale toezichthoudende instanties

1. De nationale toezichthoudende instanties wisselen informatie uit en werken samen in een netwerk in de context van de in artikel 114 bis van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde adviesraad voor prestatiebeoordeling.

2. Indien passend werken de nationale toezichthoudende instanties samen, via werkafspraken, om elkaar wederzijdse bijstand te verlenen bij hun monitoring- en toezichtstaken, de behandeling van onderzoeken en enquêtes.

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 1)

(adapted)

⇒ nieuw

3. ~~Voor functionele luchtruimblokken die zich uitstrekken over het~~ ⇒ De nationale toezichthoudende instanties maken het gemakkelijker voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten om grensoverschrijdende diensten te verlenen met het oog op de verbetering van de netwerkprestaties. In het geval luchtvaartnavigatiediensten worden verleend in een ⇐ luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van ☒ twee of ☒ meer ~~dan één lidstaat~~ ☒ lidstaten ☒ valt, sluiten de betrokken lidstaten een overeenkomst inzake het ~~bij dit artikel voorgeschreven~~ toezicht ⇒ dat zij krachtens deze verordening moeten houden ⇐ op de ☒ betrokken ☒ verleners van luchtvaartnavigatiediensten ~~die diensten verlenen met betrekking tot die functionele luchtruimblokken.~~ ⇒ Teneinde die overeenkomst ten uitvoer te leggen, kunnen de betrokken nationale toezichthoudende instanties een plan opstellen waarin gespecificeerd is hoe hun onderlinge samenwerking zal plaatsvinden. ⇐

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 1)

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

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 1)

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

↓ nieuw

4. In het geval van de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in een luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van een andere lidstaat valt, voorziet de in lid 3 bedoelde overeenkomsten in de wederzijdse erkenning van de uitvoering van de toezichthoudende taken, zoals uiteengezet in deze verordening, en de resultaten daarvan door elke van de instanties. In die overeenkomsten wordt ook bepaald welke nationale toezichthoudende instantie bevoegd is voor de in artikel 6 bedoelde economische certificering.

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 1)

(adapted)

⇒ nieuw

~~65. Nationale toezichthoudende instanties kunnen, indien ☒ wanneer ☒ dit op grond van het nationale recht is toegestaan, met het oog op regionale samenwerking ook ☒ overeenkomsten sluiten inzake ☒ regelingen overeenkomen betreffende de verdeling van de verantwoordelijkheden voor ☒ de ☒ toezichtstaken. ⇒ Zij stellen de Commissie in kennis van deze overeenkomsten. ⇐~~

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 1)

~~Artikel 3~~

~~Gekwalificeerde entiteiten~~

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

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

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 5)

~~Artikel 10~~

~~Raadpleging van de belanghebbende partijen~~

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

↓ 550/2004 (adapted)

HOOFDSTUK III

~~VOORSCHRIFTEN IN ZAKE DE VERLENING VAN DIENSTEN~~

~~⊠ DIENSTVERLENING ⊠~~

↓ 550/2004 (adapted)

~~Artikel 6~~

~~Gemeenschappelijke eisen~~

~~Er worden volgens de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde procedure gemeenschappelijke eisen vastgesteld voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten. De gemeenschappelijke eisen moeten ten minste betrekking hebben op:~~

~~— technische en operationele bekwaamheid en geschiktheid,~~

~~— systemen en processen voor veiligheids- en kwaliteitsbeheer,~~

~~— rapportages,~~

~~— kwaliteit van de diensten,~~

~~— financiële draagkracht,~~

~~— aansprakelijkheid en verzekering,~~

~~— eigendom en organisatiestructuur, met inbegrip van het vermijden van belangenconflicten,~~

~~— personeel, met inbegrip van adequate personeelsplanning,~~

~~— beveiliging.~~

~~Artikel 6~~7~~~~

~~⊠ Economische ⊠ certificering ⊠ en eisen voor ⊠ van de verleners van
luchtvaartnavigatiediensten~~

~~1. De verlening van alle luchtvaartnavigatiediensten in de Gemeenschap wordt door de lidstaten gecertificeerd.~~

↓ 550/2004

~~2. Aanvragen voor certificering worden ingediend bij de nationale toezichthoudende instantie van de lidstaat waarin de aanvrager zijn belangrijkste plaats van vestiging heeft en in voorkomend geval statutair is gevestigd.~~

↓ nieuw

1. Naast de certificaten waarover verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten beschikken krachtens artikel 41 verordening (EU) 2018/1139, moeten zij ook houder zijn van een economisch certificaat. Dit economisch certificaat wordt afgegeven op aanvraag, als de aanvrager heeft aangetoond over voldoende financiële draagkracht te beschikken en een passende aansprakelijkheidsverzekering heeft verkregen.

Het in dit lid bedoelde economisch certificaat kan worden beperkt, geschorst of ingetrokken wanneer de houder niet meer voldoet aan de eisen voor de afgifte en het behoud van dat certificaat.

2. Een entiteit die houder is van het in lid 1 bedoelde economisch certificaat en van een in artikel 41 van Verordening (EU) 2018/1139 bedoeld certificaat, heeft het recht om in de Unie luchtvaartnavigatiediensten voor luchtruimgebruikers te verlenen, onder niet-discriminerende voorwaarden, onverminderd artikel 7, lid 2.

3. Het in lid 1 bedoelde economisch certificaat en het in artikel 41 van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde certificaat kunnen aan een of meerdere in bijlage I vermelde voorwaarden worden onderworpen. De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 36, teneinde de in bijlage I vermelde lijst te wijzigen met het oog op de totstandbrenging van een economisch gelijk speelveld en een veerkrachtige dienstverlening.

4. De nationale toezichthoudende instantie van de lidstaat waar de natuurlijke of rechtspersoon die het economisch certificaat aanvraagt zijn hoofdvestiging heeft of, als die persoon geen hoofdvestiging heeft, waar hij zijn verblijf- of vestigingsplaats heeft, is verantwoordelijk voor de in dit artikel uiteengezette taken met betrekking tot economische certificaten. In het geval van luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend in een luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van twee of meer lidstaten valt, worden de verantwoordelijke nationale toezichthoudende instanties gespecificeerd overeenkomstig artikel 5, lid 4.

5. Met het oog op de toepassing van lid 1, moeten de nationale toezichthoudende instanties:

a) de bij hen ingediende aanvragen in ontvangst nemen en beoordelen en, in voorkomend geval, economische certificaten afgeven of verlengen;

b) toezicht uitoefenen op houders van economische certificaten.

6. Overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure stelt de Commissie uitvoeringsvoorschriften vast met gedetailleerde eisen inzake financiële robuustheid, met name financiële draagkracht en financiële veerkracht, en inzake

aansprakelijkheid en verzekeringsdekking. Met het oog op de uniforme uitvoering en naleving van leden 1, 4 en 5 van dit artikel stelt de Commissie, overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure, uitvoeringshandelingen vast waarin gedetailleerde bepalingen zijn vastgesteld betreffende de regels en procedures voor certificering en voor de uitvoering van onderzoeken, inspecties, audits en andere monitoringactiviteiten die noodzakelijk zijn om te garanderen dat de nationale toezichthoudende instanties effectief toezicht houden op de onder deze verordening vallende entiteiten.

↓ 550/2004

~~3. Nationale toezichthoudende instanties geven certificaten af aan de verleners van luchtvaartnavigatiediensten indien deze aan de in artikel 6 bedoelde gemeenschappelijke eisen voldoen. Certificaten kunnen worden verleend voor elke in artikel 2 van de kaderverordening genoemde afzonderlijke luchtvaartnavigatiedienst of voor een bundel van dergelijke diensten, onder meer in de situatie waarin een verlener van luchtvaartnavigatiediensten, ongeacht diens juridische status, zijn eigen communicatie-, navigatie- en begeleidingssystemen bedient en in stand houdt. De certificaten worden regelmatig gecontroleerd.~~

~~4. In de certificaten worden de rechten en plichten van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten aangegeven, met inbegrip van niet-discriminerende toegang tot diensten voor gebruikers van het luchtruim, met speciale aandacht voor de veiligheid. Aan certificering mogen alleen de voorwaarden van bijlage II verbonden zijn. Deze voorwaarden moeten objectief gerechtvaardigd, niet-discriminatoire, evenredig en transparant zijn.~~

~~5. Niettegenstaande het bepaalde in lid 1, kunnen lidstaten toestaan dat in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim of een deel daarvan luchtvaartnavigatiediensten worden verleend zonder certificaat, in gevallen waarin de verlener van deze diensten de diensten hoofdzakelijk aanbiedt aan andere bewegingen van luchtvaartuigen dan aan het algemeen luchtverkeer. In deze gevallen stelt de betrokken lidstaat de Commissie en de andere lidstaten in kennis van zijn besluit en van de maatregelen die zijn genomen om maximale overeenstemming met de vastgestelde gemeenschappelijke eisen te waarborgen.~~

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 3)

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

↓ 550/2004

~~8. Een lidstaat erkent elk certificaat dat in een andere lidstaat is afgegeven in overeenstemming met dit artikel.~~

~~9. In uitzonderlijke omstandigheden kunnen lidstaten de termijn waarbinnen aan dit artikel voldaan moet zijn, verlengen tot zes maanden na de in artikel 19, lid 2, genoemde datum. Lidstaten stellen de Commissie van deze verlenging in kennis, onder vermelding van de redenen daarvoor.~~

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 4)

⇒ nieuw

Artikel ~~78~~

Aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten

1. De lidstaten zorgen ervoor dat in het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt binnen bepaalde luchtruimblokken op exclusieve basis luchtverkeersdiensten worden verleend. Daartoe wijzen de lidstaten ~~een verleners van luchtverkeersdiensten aan die in het bezit is van een binnen de Gemeenschap geldig certificaat.~~ ⇒, individueel of collectief, een of meer verleners van luchtverkeersdiensten aan. De verleners van luchtverkeersdiensten moeten voldoen aan de volgende voorwaarden: ⇐

↓ nieuw

- a) ze moeten houder zijn van een geldig certificaat of een geldige verklaring, als bedoeld in artikel 41 van Verordening (EU) 2018/1139, en van een economisch certificaat, overeenkomstig artikel 6, lid 1;
- b) ze moeten voldoen aan de nationale eisen inzake beveiliging en verdediging.

Elk besluit tot aanwijzing van een verlener van luchtverkeersdiensten is geldig voor maximaal tien jaar. De lidstaten kunnen besluiten de aanwijzing van een verlener van luchtverkeersdiensten te verlengen.

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 4)

(adapted)

⇒ nieuw

~~2. Bij het verlenen van grensoverschrijdende diensten zorgen de lidstaten ervoor dat naleving van dit artikel en artikel 10, lid 3, niet wordt belemmerd door hun nationale rechtsstelsel dat voorschrijft dat een verlener van luchtverkeersdiensten die diensten aanbiedt in het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van die lidstaat valt.~~ ⇒ De aanwijzing van de verleners van luchtverkeersdiensten mag niet worden onderworpen aan voorwaarden die deze dienstverleners verplichten om ⇐:

- (a) rechtstreeks of via meerderheidsaandeelhouderschap eigendom ~~moet~~ ☒ te ☒ zijn van ~~die~~ ☒ de aanwijzende ☒ lidstaat of onderdanen daarvan;
- (b) zijn hoofdvestiging of geregistreerd kantoor op het grondgebied van ~~die~~ ☒ de aanwijzende ☒ lidstaat ~~moet~~ ☒ te ☒ hebben; ~~of~~
- (c) alleen faciliteiten in ~~die~~ ☒ de aanwijzende ☒ lidstaat ~~mag~~ ☒ te ☒ gebruiken.

3. Lidstaten ~~definiëren~~ ⇒ specificeren ⇐ de rechten en plichten waaraan de ~~aangewezen~~ ⇒ individueel of gezamenlijk aangewezen ⇐ verleners van luchtverkeersdiensten moeten voldoen. Deze plichten ~~kunnen~~ ⇒ omvatten ⇐ voorwaarden ~~bevatten~~ voor ~~het tijdig verstrekken~~ ☒ de tijdige terbeschikkingstelling ☒ van relevante informatie ☒ gegevens ☒, waarmee alle bewegingen van luchtvaartuigen ☒ kunnen worden geïdentificeerd ☒ in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim ~~kunnen worden geïdentificeerd~~.

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 4)

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

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

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

↓ nieuw

Artikel 8

Voorwaarden voor het verlenen van CNS-, AIS-, ADS-, MET- en terminalluchtverkeersdiensten

1. Als dit kostenefficiëntiewinst oplevert voor luchtruimgebruikers, mogen verleners van luchtverkeersdiensten beslissen CNS-, AIS-, ADS- of MET-diensten aan te besteden onder marktvoorwaarden.

Als dit kostenefficiëntiewinst oplevert voor luchtruimgebruikers, staan de lidstaten toe dat luchthavenexploitanten terminalluchtverkeersdiensten voor plaatselijke verkeersleiding aanbesteden onder marktvoorwaarden.

Als dit bovendien kostenefficiëntiewinst oplevert voor luchtruimgebruikers, mogen de lidstaten toestaan dat luchthavenexploitanten of de betrokken nationale toezichthoudende instantie terminalluchtverkeersdiensten voor naderingsluchtverkeersleiding aanbesteden onder marktvoorwaarden.

2. De aanbesteding van diensten onder marktvoorwaarden gebeurt op basis van gelijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden, overeenkomstig het Unierecht, met inbegrip van de mededingingsregels van het Verdrag. De aanbestedingsprocedures voor de desbetreffende diensten worden zodanig ontworpen dat concurrerende aanbieders effectief kunnen deelnemen aan deze procedures, onder meer door regelmatig een nieuwe aanbesteding uit te schrijven.

3. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de verlening van en-routeluchtverkeersdiensten organisatorisch wordt gescheiden van de verlening van CNS-,

AIS-, ADS-, MET- en terminalluchtverkeersdiensten en dat de in artikel 25, lid 3, bedoelde eisen inzake de scheiding van rekeningen worden nageleefd.

4. Een verlener van CNS-, AIS-, ADS-, MET- of terminalluchtverkeersdiensten mag alleen worden geselecteerd om diensten te verlenen in een lidstaat als:

- (a) hij gecertificeerd is overeenkomstig artikel 6, leden 1 en 2;
- (b) zijn hoofdvestiging zich op het grondgebied van een lidstaat bevindt;
- (c) lidstaten of onderdanen van lidstaten voor meer dan 50 % eigenaar zijn van de dienstverlener en er daadwerkelijk controle over uitoefenen, hetzij direct, hetzij via een of meer tussenbedrijven, tenzij anders is bepaald in een overeenkomst met een derde land waarbij de Unie partij is; en
- (d) de dienstverlener voldoet aan de nationale eisen inzake beveiliging en defensie.

5. De artikelen 14, 17 en 19 tot en met 22 zijn niet van toepassing op verlener van terminalluchtverkeersdiensten die zijn aangewezen op basis van een aanbestedingsprocedure overeenkomstig lid 1, tweede en derde alinea. Met het oog op monitoringdoeleinden verstrekken die verlener van terminalluchtverkeersdiensten gegevens over de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten op de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie aan de nationale toezichthoudende instantie en het als PBO optredende Agentschap.

6. De nationale toezichthoudende instanties zorgen ervoor dat aanbestedingen door verlener van luchtverkeersdiensten en luchthavenexploitanten, als bedoeld in lid 1, voldoen aan lid 2, en passen indien nodig corrigerende maatregelen toe. In het geval van terminalluchtverkeersdiensten zijn zij verantwoordelijk voor de goedkeuring van de aanbestedingsspecificaties voor terminalluchtverkeersdiensten; deze dienen eisen inzake de kwaliteit van de dienstverlening te bevatten. De nationale toezichthoudende instanties leggen kwesties die verband houden met de toepassing van de mededingingsregels voor aan de in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 1/2003 bedoelde nationale mededingingsautoriteit.

Artikel 9

Verlening van gemeenschappelijke informatiediensten

1. Indien gemeenschappelijke informatiediensten worden verstrekt, moeten de verspreide gegevens de integriteit en kwaliteit hebben die nodig is om de veilige verlening van diensten voor het beheer van het verkeer van onbemande luchtvaartuigen mogelijk te maken.

2. De prijs van gemeenschappelijke informatiediensten moet gebaseerd zijn op de vaste en variabele kosten van het verlenen van de desbetreffende dienst en mag voorts ook een winstmarge omvatten die een weergave vormt van een passende risico-rendementsverhouding.

De in de eerste alinea bedoelde kosten worden opgenomen in een rekening die gescheiden is van de rekeningen voor alle andere activiteiten van de betrokken exploitant, en worden openbaar gemaakt.

3. De prijs wordt vastgesteld door de verlener van gemeenschappelijke informatiediensten, overeenkomstig lid 2, en wordt beoordeeld en goedgekeurd door de betrokken nationale toezichthoudende instantie.

4. Met betrekking tot activiteiten in specifieke luchtruimvolumes die door de lidstaten zijn aangewezen voor activiteiten met onbemande luchtvaartuigen, worden relevante operationele

gegevens in real time ter beschikking gesteld door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Verleners van gemeenschappelijke informatiediensten gebruiken die gegevens uitsluitend voor operationele doeleinden van de door hen verleende diensten. Verleners van gemeenschappelijke informatiediensten krijgen op niet-discriminerende basis toegang tot relevante operationele gegevens, onverminderd de belangen van het beveiligings- of defensiebeleid.

De prijs voor de toegang tot dergelijke gegevens wordt gebaseerd op de marginale kosten van de terbeschikkingstelling van de gegevens.

↓ 550/2004

Artikel 9

~~Aanwijzing van verleners van meteorologische diensten~~

~~1. Lidstaten kunnen een verlener van meteorologische diensten aanwijzen om op exclusieve basis met betrekking tot het gehele onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim of een deel daarvan alle meteorologische gegevens of een deel daarvan te verstrekken; daarbij dienen zij rekening te houden met overwegingen op het gebied van de veiligheid.~~

~~2. Lidstaten brengen de Commissie en de andere lidstaten onverwijld op de hoogte van elk besluit in het kader van dit artikel inzake de aanwijzing van een verlener van meteorologische diensten.~~

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 5)

(adapted)

⇒ nieuw

Artikel 1044

Prestatieregeling

1. Om de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties in het gemeenschappelijke Europese luchtruim te verbeteren, wordt een prestatieregeling **vastgesteld** voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties ⇒ overeenkomstig her onderhavige artikel en de artikelen 11 tot en met 18. ⇐ ~~Die zal bestaan uit:~~

2. De prestatieregeling wordt toegepast tijdens referentieperioden, die minstens twee en hoogstens vijf jaar bedragen. De prestatieregeling omvat:

a) ☒ Uniewijde ☒ ~~prestatiedoelen~~ prestatiedoelstellingen voor de gehele Gemeenschap voor de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie ⇒ voor elke referentieperiode ⇐;

b) nationale ☒ prestatieplannen ☒ ~~plannen of plannen voor functionele~~ ~~luchtruimblokken~~, inclusief ⇒ bindende ⇐ ~~prestatiedoelen~~ prestatiedoelstellingen, ⇒ op de onder a) genoemde prestatiekerngebieden voor elke referentieperiode ⇐ ~~die~~ consistentie met prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap waarborgen; alsmede

c) periodieke beoordeling, monitoring en benchmarking van de prestaties ~~van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties~~ ⇨ op de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie ⇩.

De Commissie kan aanvullende prestatiekerngebieden toevoegen met het oog op de vaststelling of monitoring van prestatiedoelstellingen, indien dit nodig is om de prestaties te verbeteren.

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

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

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

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

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

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

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

~~d) De referentieperiode voor de prestatieregeling is minimaal drie en maximaal vijf jaar. In deze periode zullen de lidstaten en/of de nationale toezichthoudende instanties, indien de nationale doelen of doelen van de functionele luchtruimblokken niet~~

~~worden gehaald, de door hen vastgestelde passende maatregelen toepassen. De eerste referentieperiode heeft betrekking op de eerste drie jaar na de goedkeuring van de uitvoeringsvoorschriften als bedoeld in lid 6.~~

~~e) De Commissie voert regelmatig beoordelingen uit over het behalen van de prestatiedoelen en presenteert de uitkomsten aan het Single Sky comité.~~

~~3. De onderstaande procedures zijn van toepassing op de in lid 1 bedoelde prestatieregeling~~ ☒ de punten a), b) en c) van lid 2 zijn gebaseerd op ☒:

a) het verzamelen, valideren, onderzoeken, evalueren en verspreiden van relevante gegevens over de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties van alle relevante partijen, waaronder verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten, nationale toezichthoudende instanties, ⇒ nationale bevoegde instanties, ⇐ lidstaten ⇒, het Agentschap, de Netwerkbeheerder ⇐ en Eurocontrol;

⇓ nieuw

b) prestatiekernindicatoren voor het vaststellen van doelstellingen op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie;

indicatoren voor de monitoring van de prestaties op de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie;

d) een methode voor de opstelling van prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor luchtvaartnavigatiediensten, en een methode voor de opstelling van het prestatieplan en prestatiedoelstellingen voor de netwerkfuncties;

e) de beoordeling van de ontwerpprestatieplannen en -doelstellingen voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties;

f) de monitoring van prestatieplannen, met inbegrip van passende waarschuwingsmechanismen voor de herziening van prestatieplannen en -doelstellingen en voor de herziening van Uniewijde prestatiedoelstellingen in de loop van een referentieperiode;

g) benchmarking van verleners van luchtvaartnavigatiediensten;

h) stimuleringsregelingen, met inbegrip van negatieve financiële prikkels in het geval een verlener van luchtverkeersdiensten niet voldoet aan de relevante bindende prestatiedoelstellingen tijdens de referentieperiode of in het geval hij de in artikel 35 bedoelde relevante gemeenschappelijke projecten niet heeft uitgevoerd. Dergelijke negatieve financiële prikkels houden met name rekening met de kwalitatieve achteruitgang van de door die dienstverlener verleende diensten omdat hij niet heeft voldaan aan de prestatiedoelstellingen of de gemeenschappelijke projecten niet heeft uitgevoerd, en met de gevolgen daarvan voor het netwerk;

i) risicodelingsmechanismen met betrekking tot verkeer en kosten;

j) tijdschema's voor de vaststelling van doelstellingen, de beoordeling van prestatieplannen en -doelstellingen, monitoring en benchmarking;

k) een methode voor de toewijzing van gemeenschappelijke kosten van en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten tussen deze twee categorieën diensten;

- l) mechanismen voor de aanpak van onvoorziene en significante gebeurtenissen die een wezenlijke invloed hebben op de uitvoering van de prestatie- en heffingsregelingen.

Artikel 11

Vaststelling van de Uniewijde prestatiedoelstellingen

1. De Commissie stelt voor elke referentieperiode Uniewijde prestatiedoelstellingen vast voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten en terminalluchtvaartnavigatiediensten op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie, overeenkomstig de in artikel 37, lid 2, en in leden 2 en 3 van het onderhavige artikel bedoelde raadplegingsprocedure. In samenhang met de Uniewijde prestatiedoelstellingen kan de Commissie aanvullende basiswaarden, uitgesplitste waarden of benchmarkgroepen vaststellen om de beoordeling en goedkeuring van ontwerp-prestatieplannen overeenkomstig de in artikel 13, lid 3, bedoelde criteria mogelijk te maken.

2. De in lid 1 bedoelde Uniewijde prestatiedoelstellingen worden vastgesteld op basis van de volgende essentiële criteria:

a) ze moeten aanzetten tot geleidelijke en aanhoudende verbeteringen van de operationele en economische prestaties van luchtvaartnavigatiediensten;

b) ze moeten realistisch en haalbaar zijn tijdens de desbetreffende referentieperiode, en tegelijk op langere termijn aanzetten tot structurele en technologische ontwikkelingen die een efficiënte, duurzame en veerkrachtige verlening van luchtvaartnavigatiediensten mogelijk maken.

3. De Commissie zal alle nodige input van belanghebbenden inwinnen om haar besluiten over Uniewijde prestatiedoelstellingen voor te bereiden. Op verzoek van de Commissie verleent het als PBO optredende Agentschap bijstand aan de Commissie bij de analyse en voorbereiding van die besluiten, aan de hand van een advies.

Artikel 12

Classificatie van en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten

1. Vóór de start van elke referentieperiode deelt elke lidstaat aan de Commissie mee welke tijdens die periode in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim verleende luchtvaartnavigatiediensten hij voornemens is te classificeren als en-routeluchtvaartnavigatiediensten en als terminalluchtvaartnavigatiediensten. Tegelijkertijd deelt elke lidstaat aan de Commissie mee door welke aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten die diensten worden verleend.

2. Geruime tijd vóór de start van de relevante referentieperiode stelt de Commissie uitvoeringsbesluiten vast, gericht aan elke lidstaat, waarin zij bepaalt of de voorgenomen classificatie van de desbetreffende diensten beantwoordt aan de criteria van artikel 2, punten 28) en 55). Op verzoek van de Commissie verleent het als PBO optredende Agentschap bijstand aan de Commissie bij de analyse en voorbereiding van die besluiten, aan de hand van een advies.

3. Indien de Commissie in een overeenkomstig lid 2 vastgesteld besluit tot de bevinding komt dat de voorgenomen classificatie niet beantwoordt aan de criteria van artikel 2, punten 28) en 55), dient de betrokken lidstaat, gelet op dat besluit, een nieuwe kennisgeving in die wel aan

die criteria beantwoordt. De Commissie neemt een besluit over deze kennisgeving overeenkomstig lid 2.

4. De betrokken aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten baseren hun ontwerpprestatieplannen voor en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten op de classificaties waarvan de Commissie heeft vastgesteld dat ze beantwoorden aan de criteria van artikel 2, punten 28) en 55). Het als PBO optredende Agentschap baseert zich op diezelfde classificaties om de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten overeenkomstig artikel 13, lid 3, te beoordelen.

Artikel 13

Prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten van aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten

1. De aangewezen verleners van en-routeluchtverkeersdiensten stellen voor elke referentieperiode ontwerpprestatieplannen vast voor alle en-routeluchtvaartnavigatiediensten die zij verlenen of, indien van toepassing, uitbesteden aan andere dienstverleners.

De ontwerpprestatieplannen worden vastgesteld na de vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen en vóór de start van de desbetreffende referentieperiode. Ze bevatten prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie die samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen. In die ontwerpprestatieplannen wordt rekening gehouden met het Europees ATM-masterplan. De ontwerpprestatieplannen worden openbaar gemaakt.

2. De in lid 1 bedoelde ontwerpprestatieplannen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten bevatten de door de Netwerkbeheerder verstrekte relevante informatie. Alvorens die ontwerpplannen vast te stellen, plegen de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten overleg met de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en, in voorkomend geval, de militaire autoriteiten, luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren. De aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten dienen die plannen ook in bij de nationale bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor hun certificering; deze instantie controleert of de plannen in overeenstemming zijn met Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen.

3. Ontwerpprestatieplannen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten moeten prestatiedoelstellingen bevatten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten die samenhangend zijn met de respectieve Uniewijde prestatiedoelstellingen op alle prestatiekerngebieden en moeten voldoen aan de in de derde alinea vastgestelde aanvullende voorwaarden.

Of de prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen wordt beoordeeld op basis van de volgende criteria:

a) wanneer uitgesplitste waarden zijn vastgesteld in samenhang met de Uniewijde prestatiedoelstellingen: een vergelijking van de prestatiedoelstellingen in het ontwerpprestatieplan met die uitgesplitste waarden;

b) een beoordeling van de prestatieverbeteringen in de loop van de tijd, voor de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft, en voorts ook voor de periode die zowel de voorafgaande referentieperiode als de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft omvat;

c) een vergelijking van het geplande prestatieniveau van de verlener van luchtverkeersdiensten met andere verleners van luchtverkeersdiensten die deel uitmaken van dezelfde benchmarkgroep.

Bovendien moet het ontwerpprestatieplan aan de volgende voorwaarden voldoen:

a) de belangrijke uitgangspunten die worden gehanteerd als basis voor de vaststelling van doelstellingen en maatregelen om die doelstellingen tijdens de referentieperiode te bereiken, met inbegrip van de gebruikte basiswaarden, verkeersprognoses en economische aannames, moeten nauwkeurig, passend en samenhangend zijn;

b) het ontwerpprestatieplan moet volledig zijn wat betreft de gegevens en het ondersteunend materiaal;

c) kostenbasissen voor heffingen moeten voldoen aan artikel 20.

4. De toewijzing van kosten tussen en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten wordt door het als PBO optredende Agentschap beoordeeld op basis van de in artikel 10, lid 3, onder k), bedoelde methode en de classificatie van de verschillende diensten, zoals beoordeeld door de Commissie overeenkomstig artikel 12.

5. De in lid 1 bedoelde ontwerpprestatieplannen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, in voorkomend geval met inbegrip van de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten, wordt ter beoordeling en goedkeuring ingediend bij het als PBO optredende Agentschap.

6. In het geval van een aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten die zowel en-routeluchtvaartnavigatiediensten als terminalluchtvaartnavigatiediensten verleent, beoordeelt het als PBO optredende Agentschap eerst de toewijzing van de kosten tussen de respectieve diensten overeenkomstig lid 4.

Als het als PBO optredende Agentschap tot de bevinding komt dat de toewijzing van de kosten niet beantwoordt aan de methode of aan de in lid 4 bedoelde classificatie, dient de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten een nieuw ontwerpprestatieplan in dat in overeenstemming is met die methode en die classificatie.

Als het als PBO optredende Agentschap tot de bevinding komt dat de toewijzing van de kosten beantwoordt aan die methode en die classificatie, neemt het een besluit in die zin en stelt het de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten en de nationale toezichthoudende instantie daarvan in kennis. De nationale toezichthoudende instantie is gebonden door de conclusies van dat besluit met betrekking tot de toewijzing van de kosten voor de beoordeling van het in artikel 14 bedoelde ontwerpprestatieplan voor terminalluchtvaartnavigatiediensten.

7. Het als PBO optredende Agentschap beoordeelt de prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten en de prestatieplannen aan de hand van de in lid 3 vermelde criteria en voorwaarden. Als lid 6 van toepassing is, vindt deze beoordeling plaats nadat een besluit over de toewijzing van de kosten is genomen overeenkomstig de vierde alinea van lid 6.

Als het als PBO optredende Agentschap tot de bevinding komt dat het ontwerpprestatieplan aan die criteria en voorwaarden beantwoordt, keurt het dat plan goed.

Als het als PBO optredende Agentschap tot de bevinding komt dat één of meerdere prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen of als het prestatieplan niet voldoet aan de in lid 3 vermelde aanvullende voorwaarden, verwerpt het dat plan.

8. Als het als PBO optredende Agentschap een ontwerpprestatieplan heeft verworpen overeenkomstig lid 7, dient de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten een herzien ontwerpprestatieplan in, indien nodig met herziene doelstellingen.

9. Het als PBO optredende Agentschap beoordeelt het in lid 8 bedoelde herziene ontwerpprestatieplan overeenkomstig de criteria en voorwaarden van lid 3. Als een herzien ontwerpprestatieplan aan die criteria en voorwaarden voldoet, keurt het als PBO optredende Agentschap het goed.

Als een herzien ontwerpprestatieplan niet aan die criteria en voorwaarden voldoet, verworpt het als PBO optredende Agentschap het plan en eist het dat de aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten een definitief ontwerpprestatieplan indient.

Als het overeenkomstig lid 8 ingediende ontwerpprestatieplan wordt verworpen omdat het prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten bevat die niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen, stelt het als PBO optredende Agentschap met de Uniewijde prestatiedoelstellingen samenhangende prestatiedoelstellingen vast voor de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten, rekening houdende met de bevindingen in het in lid 7 bedoelde besluit. Het definitieve ontwerpprestatieplan dat door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten moet worden ingediend, bevat de aldus door het als PBO optredende Agentschap vastgestelde prestatiedoelstellingen, alsook de maatregelen om die doelstellingen te bereiken.

Als de goedkeuring van het overeenkomstig lid 8 ingediende herziene ontwerpprestatieplan wordt verworpen omdat het niet beantwoordt aan de voorwaarden van de derde alinea van lid 3, bevat het door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten in te dienen definitieve ontwerpprestatieplan de in het ontwerpprestatieplan opgenomen prestatiedoelstellingen die door het als PBO optredende Agentschap samenhangend zijn bevonden met de Uniewijde prestatiedoelstellingen, alsook de wijzigingen die nodig zijn om te voldoen aan de voorwaarden die niet- vervuld zijn bevonden door het als PBO optredende Agentschap.

Als de goedkeuring van het overeenkomstig lid 8 ingediende herziene ontwerpprestatieplan wordt verworpen omdat het prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten bevat die niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen en omdat het voorts ook niet voldoet aan de voorwaarden van de derde alinea van lid 3, bevat het door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten in te dienen definitieve ontwerpprestatieplan de overeenkomstig de derde alinea door het als PBO optredende Agentschap vastgestelde prestatiedoelstellingen, de maatregelen om die doelstellingen te bereiken en de wijzigingen die nodig worden geacht om te voldoen aan de voorwaarden die niet- vervuld zijn bevonden door het als PBO optredende Agentschap.

10. Ontwerpprestatieplannen die door het als PBO optredende Agentschap zijn goedgekeurd, worden door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten vastgesteld als definitieve plannen en worden openbaar gemaakt.

11. Het als PBO optredende Agentschap brengt regelmatig verslag uit, binnen de termijnen die bedoeld zijn in de overeenkomstig artikel 18 vast te stellen uitvoeringshandelingen, over het toezicht op de prestaties van en-routeluchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties, met inbegrip van regelmatige beoordelingen van de verwezenlijking van de Uniewijde en-routeprestatiedoelstellingen en de prestatiedoelstellingen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten van verlener van luchtverkeersdiensten, en maakt de resultaten van die beoordelingen openbaar.

De aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten verstrekt de informatie en gegevens die nodig zijn voor het toezicht op de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten. Dit omvat informatie en gegevens met betrekking tot werkelijke kosten en inkomsten. Als de prestatiedoelstellingen niet worden gehaald of het prestatieplan niet correct wordt uitgevoerd, neemt het als PBO optredende Agentschap besluiten waarbij de verlener van luchtverkeersdiensten worden verplicht om corrigerende maatregelen te nemen. Deze corrigerende maatregelen kunnen, indien dat objectief gezien noodzakelijk is, inhouden dat een verlener van luchtverkeersdiensten wordt verplicht om de verlening van de desbetreffende diensten te delegeren aan een andere dienstverlener. Als de prestatiedoelstellingen nog steeds niet worden gehaald, of als het prestatieplan nog steeds niet correct wordt uitgevoerd of als de opgelegde corrigerende maatregelen niet of niet goed worden toegepast, voert het als PBO optredende Agentschap een onderzoek uit en brengt het advies uit aan de Commissie overeenkomstig artikel 24, lid 2. De Commissie kan maatregelen nemen overeenkomstig artikel 24, lid 3.

Artikel 14

Prestatieplannen en prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten van aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten

1. De aangewezen verlener van terminalluchtverkeersdiensten stellen voor elke referentieperiode ontwerp- en prestatieplannen vast voor alle terminalluchtvaartnavigatiediensten die zij verlenen of, indien van toepassing, uitbesteden aan andere dienstverleners.

De ontwerp- en prestatieplannen worden vastgesteld na de vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen en vóór de start van de desbetreffende referentieperiode. Ze bevatten prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten op de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie die samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen. In die ontwerp- en prestatieplannen wordt rekening gehouden met het Europees ATM-masterplan. De ontwerp- en prestatieplannen worden openbaar gemaakt.

2. De in lid 1 bedoelde ontwerp- en prestatieplannen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten bevatten de door de Netwerkbeheerder verstrekte relevante informatie. Alvorens die ontwerp- en prestatieplannen vast te stellen, plegen de aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten overleg met de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en, in voorkomend geval, de militaire autoriteiten, luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren. De aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten dienen die plannen ook in bij de nationale bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor hun certificering; deze instantie controleert of de plannen in overeenstemming zijn met Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen.

3. Ontwerp- en prestatieplannen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten moeten prestatiedoelstellingen bevatten voor terminalluchtvaartnavigatiediensten die samenhangend zijn met de respectieve Uniewijde prestatiedoelstellingen op alle prestatiekerngebieden en moeten voldoen aan de in de derde alinea vastgestelde aanvullende voorwaarden.

Of de prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen wordt beoordeeld op basis van de volgende criteria:

a) wanneer uitgesplitste waarden zijn vastgesteld in samenhang met de Uniewijde prestatiedoelstellingen: een vergelijking van de prestatiedoelstellingen in het ontwerp- en prestatieplan met die uitgesplitste waarden;

b) een beoordeling van de prestatieverbeteringen in de loop van de tijd, voor de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft, en voorts ook voor de periode die zowel de voorafgaande referentieperiode als de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft omvat;

c) een vergelijking van het geplande prestatieniveau van de verlener van luchtverkeersdiensten met andere verlener van luchtverkeersdiensten die deel uitmaken van dezelfde benchmarkgroep.

Bovendien moet het ontwerpprestatieplan aan de volgende voorwaarden voldoen:

a) de belangrijke uitgangspunten die worden gehanteerd als basis voor de vaststelling van doelstellingen en maatregelen om die doelstellingen tijdens de referentieperiode te bereiken, met inbegrip van de gebruikte basiswaarden, verkeersprognoses en economische aannames, zijn nauwkeurig, passend en samenhangend;

b) het ontwerpprestatieplan is volledig wat betreft de gegevens en het ondersteunend materiaal;

c) kostenbasissen voor heffingen moeten voldoen aan artikel 20.

4. De in lid 1 bedoelde ontwerpprestatieplannen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten worden ter beoordeling en goedkeuring ingediend bij de nationale toezichthoudende instantie.

5. In het geval van een aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten die zowel en-routeluchtvaartnavigatiediensten als terminalluchtvaartnavigatiediensten verleent, is het bij de nationale toezichthoudende instantie in te dienen ontwerpprestatieplan voor terminalluchtvaartnavigatiediensten het plan waarover het als PBO optredende Agentschap overeenkomstig artikel 13, lid 6, derde alinea, een positief besluit heeft genomen met betrekking tot de toewijzing van de kosten.

6. De nationale toezichthoudende instantie beoordeelt de prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten en de prestatieplannen aan de hand van de in lid 3 vermelde criteria en voorwaarden. Als lid 5 van toepassing is, baseert de nationale toezichthoudende instantie haar beoordeling op de conclusies van het besluit dat het als PBO optredende Agentschap heeft genomen met betrekking tot de toewijzing van de kosten.

Als de nationale toezichthoudende instantie tot de bevinding komt dat het ontwerpprestatieplan aan die criteria en voorwaarden beantwoordt, keurt ze het goed.

Als de nationale toezichthoudende instantie tot de bevinding komt dat één of meerdere prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen of als het prestatieplan niet voldoet aan de in lid 3 vermelde aanvullende voorwaarden, verwerpt ze het plan.

7. Als de nationale toezichthoudende instantie een ontwerpprestatieplan heeft verworpen overeenkomstig lid 6, dient de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten een herzien ontwerpprestatieplan in, indien nodig met herziene doelstellingen.

8. De nationale toezichthoudende instantie beoordeelt het in lid 7 bedoelde herziene ontwerpprestatieplan overeenkomstig de criteria en voorwaarden van lid 3. Als een herzien ontwerpprestatieplan aan die criteria en voorwaarden voldoet, keurt de nationale toezichthoudende instantie het goed.

Als een herzien ontwerpprestatieplan niet aan die criteria en voorwaarden voldoet, verwerpt de nationale toezichthoudende instantie dat plan en eist ze dat de aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten een definitief ontwerpprestatieplan indient.

Als het overeenkomstig lid 7 ingediende ontwerpprestatieplan wordt verworpen omdat het prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten bevat die niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen, stelt de nationale toezichthoudende instantie met de Uniewijde prestatiedoelstellingen samenhangende prestatiedoelstellingen vast voor de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten, rekening houdende met de bevindingen in het in lid 6 bedoelde besluit. Het definitieve ontwerpprestatieplan dat door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten moet worden ingediend, bevat de aldus door de nationale toezichthoudende instantie vastgestelde prestatiedoelstellingen, alsook de maatregelen om die doelstellingen te bereiken.

Als het overeenkomstig lid 7 ingediende herziene ontwerpprestatieplan wordt verworpen omdat het niet beantwoordt aan de voorwaarden van de derde alinea van lid 3, bevat het door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten in te dienen definitieve ontwerpprestatieplan de in het ontwerpprestatieplan opgenomen prestatiedoelstellingen die door de nationale toezichthoudende instantie samenhangend zijn bevonden met de Uniewijde prestatiedoelstellingen, alsook de wijzigingen die nodig zijn om te voldoen aan de voorwaarden die niet- vervuld zijn bevonden door de nationale toezichthoudende instantie.

Als het overeenkomstig lid 7 ingediende herziene ontwerpprestatieplan wordt verworpen omdat het prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten bevat die niet samenhangend zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen en omdat het voorts ook niet voldoet aan de voorwaarden van de derde alinea van lid 3, bevat het door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten in te dienen definitieve ontwerpprestatieplan de overeenkomstig de derde alinea door de nationale toezichthoudende instantie vastgestelde prestatiedoelstellingen, de maatregelen om die doelstellingen te bereiken en de wijzigingen die nodig worden geacht om te voldoen aan de voorwaarden die waarvan de nationale toezichthoudende instantie heeft geconstateerd dat ze niet vervuld zijn.

9. Ontwerpprestatieplannen die door de nationale toezichthoudende instantie zijn goedgekeurd, worden door de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten vastgesteld als definitieve plannen en worden openbaar gemaakt.

10. De betrokken nationale toezichthoudende instantie brengt regelmatig verslag uit over het toezicht op de prestaties van terminalluchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van regelmatige beoordelingen van de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten door verlener van luchtverkeersdiensten, en maakt de resultaten van die beoordelingen openbaar.

De aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten verstrekt de informatie en gegevens die nodig zijn voor het toezicht op de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten. Dit omvat informatie en gegevens met betrekking tot werkelijke kosten en inkomsten.

Als de prestatiedoelstellingen niet worden gehaald of het prestatieplan niet correct wordt uitgevoerd, neemt de nationale toezichthoudende instantie besluiten waarbij de verlener van luchtverkeersdiensten worden verplicht om corrigerende maatregelen te nemen. Deze corrigerende maatregelen kunnen, indien dat objectief gezien noodzakelijk is, inhouden dat een verlener van luchtverkeersdiensten wordt verplicht om de verlening van de desbetreffende diensten te delegeren aan een andere dienstverlener. Als de prestatiedoelstellingen nog steeds niet worden gehaald, of als het prestatieplan nog steeds niet correct wordt uitgevoerd of als de opgelegde corrigerende maatregelen niet of niet goed worden toegepast, verzoekt de nationale toezichthoudende instantie het als PBO optredende Agentschap om een onderzoek uit te voeren overeenkomstig artikel 24, lid 2, en kan de Commissie maatregelen nemen overeenkomstig artikel 24, lid 3.

11. De lidstaten zien erop toe dat de overeenkomstig dit artikel door de nationale toezichthoudende instantie genomen besluiten aan rechterlijke toetsing worden onderworpen.

12. Als het als PBO optredende Agentschap de taken van een nationale toezichthoudende instantie uitoefent overeenkomstig artikel 3, lid 8, worden de ontwerp-prestatieplannen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten samen met de ontwerp-prestatieplannen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten bij het als PBO optredende Agentschap ingediend. Als het Agentschap een besluit heeft genomen met betrekking tot de toewijzing van de kosten, zoals bedoeld in artikel 13, lid 6, derde alinea, is het door dit besluit gebonden voor de beoordeling van de ontwerp-prestatieplannen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten.

Artikel 15

Rol van het als PBO optredende Agentschap bij de monitoring van Uniewijde prestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten

1. Het als PBO optredende Agentschap stelt regelmatig voor de hele Unie een overzicht op van de prestaties van terminalluchtvaartnavigatiediensten en de mate waarin ze beantwoorden aan de Uniewijde prestatiedoelstellingen.

2. Met het oog op de opstelling van het in lid 1 bedoelde overzicht stellen de nationale toezichthoudende instanties het als PBO optredende Agentschap in kennis van hun in artikel 14, lid 10, bedoelde verslagen en van alle andere informatie waarom het als PBO optredende Agentschap met het oog daarop verzoekt.

Artikel 16

Netwerkprestatieplan

1. De Netwerkbeheerder stelt voor elke referentieperiode een ontwerp-netwerkprestatieplan op voor alle netwerkfuncties die hij levert.

Het ontwerp-netwerkprestatieplan wordt vastgesteld na de vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen en vóór de start van de desbetreffende referentieperiode. Het bevat prestatiedoelstellingen voor de prestatiekerngebieden milieu, capaciteit en kostenefficiëntie.

2. Het ontwerp-netwerkprestatieplan wordt ingediend bij het als PBO optredende Agentschap en bij de Commissie.

Op verzoek van de Commissie brengt het als PBO optredende Agentschap advies uit aan de Commissie over het ontwerp-netwerkprestatieplan, op basis van de volgende essentiële criteria:

a) de prestatieverbeteringen in de loop van de tijd, voor de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft, en voorts ook voor het tijdsbestek dat zowel de voorafgaande referentieperiode als de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft omvat;

b) de volledigheid van het ontwerp-netwerkprestatieplan wat betreft gegevens en ondersteunend materiaal.

Als de Commissie tot de bevinding komt dat het ontwerp-netwerkprestatieplan volledig is en aantoont dat de prestaties voldoende zijn verbeterd, keurt ze het ontwerp-netwerkprestatieplan goed als definitief plan. Zoniet kan de Commissie de Netwerkbeheerder verzoeken om een herzien ontwerp-netwerkprestatieplan in te dienen.

Artikel 17

Herziening van prestatiedoelstellingen en prestatieplannen tijdens een referentieperiode

1. Wanneer Uniewijde prestatiedoelstellingen tijdens een referentieperiode niet meer passend zijn omdat de omstandigheden aanzienlijk zijn gewijzigd, en als het noodzakelijk en evenredig is de doelstellingen te herzien, zal de Commissie die Uniewijde prestatiedoelstellingen herzien. Op een dergelijk besluit is artikel 11 van toepassing. Na een dergelijke herziening stellen de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten nieuwe ontwerp-prestatieplannen vast, waarop de artikelen 13 en 14 van toepassing zijn. De Netwerkbeheerder stelt een nieuw ontwerp-netwerkprestatieplan op, waarop artikel 16 van toepassing is.

2. Het in lid 1 bedoelde besluit over de herziening van Uniewijde prestatiedoelstellingen bevat overgangsbepalingen voor de periode tot de overeenkomstig artikel 13, lid 6, en artikel 14, lid 6, vastgestelde definitieve prestatieplannen van toepassing worden.

3. Aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten kunnen met betrekking tot en-routeluchtvaartnavigatiediensten aan het als PBO optredende Agentschap of met betrekking tot terminalluchtvaartnavigatiediensten aan de nationale toezichthoudende instantie toestemming vragen om één of meerdere prestatiedoelstellingen te herzien tijdens een referentieperiode. Een dergelijk verzoek kan worden gedaan wanneer alarmdrempels worden bereikt of wanneer de aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten aantoont dat de oorspronkelijke gegevens, veronderstellingen en redeneringen die ten grondslag lagen aan de prestatiedoelstellingen in aanzienlijke en blijvende mate niet meer nauwkeurig zijn ten gevolge van omstandigheden die op het moment van de vaststelling van het prestatieplan niet konden worden voorzien.

4. Het als PBO optredende Agentschap voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, of de nationale toezichthoudende instantie voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, geven de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten alleen toestemming om de voorgenomen herziening uit te voeren als dit noodzakelijk en evenredig is en als de herziene prestatiedoelstellingen waarborgen dat de samenhang met de Uniewijde prestatiedoelstellingen behouden blijft. Wanneer toestemming is gegeven voor de herziening, stellen de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten nieuwe ontwerp-prestatieplannen vast overeenkomstig de procedures van de artikelen 13 en 14.

Artikel 18

Tenuitvoerlegging van de prestatieregeling

Voor de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling stelt de Commissie gedetailleerde eisen en procedures vast met betrekking tot artikel 10, lid 3, en de artikelen 11, 12, 13, 14, 15, 16 en 17, met name wat betreft de opstelling van ontwerp-prestatieplannen, de vaststelling van prestatiedoelstellingen, de criteria en voorwaarden voor de beoordeling ervan, de methode voor de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten, het toezicht op de prestaties en de vaststelling van corrigerende maatregelen, en de termijnen voor alle procedures. Die eisen en procedures worden vastgelegd in een uitvoeringshandeling die wordt vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.

~~b) het selecteren van passende prestatiekerngebieden op basis van ICAO document nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept”, en conform de in het prestatiekader van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging aangemerkte gebieden, inclusief veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie, indien nodig aangepast om rekening te houden met de specifieke behoeften van het gemeenschappelijke Europese luchtruim en met relevante doelstellingen voor genoemde terreinen, en het definiëren van een beperkt pakket van prestatiekernindicatoren voor prestatiemeting;~~

~~c) het opstellen van prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap die worden vastgesteld met inachtneming van inputs geïdentificeerd op nationaal niveau of op dat van functionele luchtruimblokken;~~

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

~~e) de criteria voor de opstelling door de nationale toezichhoudende instanties van de nationale prestatieplannen of prestatieplannen voor functionele luchtruimblokken met de nationale prestatiedoelen of de prestatiedoelen van het functionele luchtruimblok en de stimuleringsregeling. De prestatieplannen:~~

~~i) zijn gebaseerd op de bedrijfsplannen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten;~~

~~ii) houden rekening met alle kostenelementen van de nationale kostenbasis of de kostenbasis van het functionele luchtruimblok;~~

~~iii) omvatten bindende prestatiedoelstellingen die conform de prestatiedoelstellingen voor de gehele Gemeenschap zijn; d) het beoordelen van de nationale prestatiedoelen of prestatiedoelen van het functionele luchtruimblok op basis van het nationale plan of het plan voor het functionele luchtruimblok, en~~

~~e) het monitoren van de nationale prestatieplannen of prestatieplannen voor functionele luchtruimblokken, met inbegrip van passende waarschuwingsmechanismen. d) de criteria om te beoordelen of de nationale doelen of de doelen van het functionele luchtruimblok tijdens de referentieperiode in overeenstemming zijn met de prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap en om waarschuwingssystemen te ondersteunen;~~

~~e) de algemene beginselen voor het opstellen door de lidstaten van de stimuleringsregeling;~~

~~f) de beginselen voor de toepassing van een overgangsmechanisme dat nodig is voor de aanpassing aan het functioneren van de prestatieregeling gedurende uiterlijk twaalf maanden na de goedkeuring van de uitvoeringsvoorschriften;~~

~~b) de referentieperiode en de tussenpozen om te beoordelen of de prestatiedoelen bereikt zijn en de vaststelling van nieuwe doelen;~~

a) de inhoud en het tijdsbestek van de in lid 4 bedoelde procedures;

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 5)

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

↓ 550/2004 (adapted)

HOOFDSTUK III

HEFFINGENSTELS

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 8)

Artikel 14

Algemeen

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

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 9)
(adapted)

Artikel 14

Algemene Beginselen ☒ voor de heffingsregeling ☒

↓ nieuw

1. Onverminderd de mogelijkheid voor de lidstaten om de verlening van de in dit artikel bedoelde luchtverkeersdiensten met overheidsmiddelen te financieren, worden heffingen voor luchtvaartnavigatiediensten vastgesteld, opgelegd aan de luchtruimgebruikers en gehandhaafd.

2. Deze heffingen worden gebaseerd op de kosten van de verleners van luchtverkeersdiensten voor het leveren van diensten en functies ten gunste van luchtruimgebruikers tijdens de vaste referentieperioden, zoals vastgesteld in artikel 10, lid 2. Om bij te dragen tot de noodzakelijke kapitaalverbeteringen, mogen die kosten een redelijk rendement op activa omvatten.

3. Heffingen moeten de veilige, doelmatige, doeltreffende, daadwerkelijke en duurzame verlening van luchtvaartnavigatiediensten bevorderen teneinde een hoog niveau van veiligheid en kosteneffectiviteit te realiseren en de prestatiedoelstellingen te halen, en ze vormen een stimulans voor geïntegreerde dienstverlening en leveren tegelijk een bijdrage aan het beperken van de milieu-impact van de luchtvaart.

4. Inkomsten uit heffingen die aan luchtruimgebruikers worden opgelegd kunnen leiden tot financiële overschotten of verliezen voor verleners van luchtverkeersdiensten, als gevolg van de toepassing van de in artikel 10, lid 3, onder h), bedoelde stimuleringsregelingen en de in artikel 10, lid 3, onder i), bedoelde risicodelingsmechanismen.

5. Inkomsten uit heffingen die overeenkomstig het onderhavige artikel aan luchtruimgebruikers worden opgelegd, mogen niet worden gebruikt voor de financiering van diensten die overeenkomstig artikel 8 onder marktvoorwaarden worden verleend.

6. De financiële gegevens over bepaalde kosten, werkelijke kosten en inkomsten van aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten worden gerapporteerd aan de nationale toezichthoudende instanties en het als PBO optredende Agentschap en worden openbaar gemaakt.

Artikel 20

Kostenbasissen voor heffingen

1. De kostenbasissen voor heffingen op en-routeluchtvaartnavigatiediensten en heffingen op terminalluchtvaartnavigatiediensten bestaat uit de bepaalde kosten in verband met de verlening van die diensten in de desbetreffende en-routeheffingszone en terminalheffingszone, zoals bepaald in de overeenkomstig de artikelen 13 en 14 vastgestelde prestatieplannen.

2. De in lid 1 bedoelde bepaalde kosten omvatten de kosten van relevante faciliteiten en diensten, passende bedragen voor rente op kapitaalinvesteringen en afschrijving van activa, alsmede de kosten van onderhoud, exploitatie, beheer en administratie.

3. De in lid 1 bedoelde bepaalde kosten omvatten ook het volgende:

a) de kosten die door de verleners van luchtverkeersdiensten worden gemaakt voor vergoedingen en heffingen die worden betaald aan het als PBO optredende Agentschap;

b) de kosten of delen daarvan die door de verleners van luchtverkeersdiensten worden gemaakt voor hun toezicht en certificering door nationale toezichthoudende instanties, tenzij de lidstaten andere financiële middelen gebruiken om die kosten te dekken;

c) de kosten die door de verleners van luchtverkeersdiensten worden gemaakt voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties, met inbegrip van de aan de Netwerkbeheerder toevertrouwde taken, tenzij de lidstaten andere financiële middelen gebruiken om die kosten te dekken.

4. De bepaalde kosten omvatten echter niet de in artikel 42 bedoelde kosten van door de lidstaten opgelegde sancties, noch de kosten van de in artikel 13, lid 11, en artikel 14, lid 10, bedoelde corrigerende maatregelen.

5. Kruissubsidiëring tussen en-routeluchtvaartnavigatiediensten en terminalluchtvaartnavigatiediensten is niet toegestaan. Kosten die betrekking hebben op zowel en-routeluchtvaartnavigatiediensten als terminalluchtvaartnavigatiediensten worden op basis van een transparante methode evenredig verdeeld over en-routeluchtvaartnavigatiediensten en terminalluchtvaartnavigatiediensten. Kruissubsidiëring tussen verschillende luchtvaartnavigatiediensten in een van deze twee categorieën wordt alleen toegestaan wanneer dit om objectieve redenen gerechtvaardigd is en moet op transparantie wijze identificeerbaar zijn overeenkomstig artikel 25, lid 3.

6. Aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten verstrekken nadere informatie over hun kostenbasis aan het als PBO optredende Agentschap, de nationale toezichthoudende instanties en de Commissie. Daartoe worden de kosten uitgesplitst overeenkomstig de in artikel 25, lid 3, bedoelde boekhoudkundige scheiding, en door een onderscheid te maken tussen personeelskosten, andere werkingskosten dan personeelskosten, afschrijvingskosten, kapitaalkosten, kosten voor aan het als PBO optredende Agentschap betaalde vergoedingen en heffingen en uitzonderlijke kosten.

Artikel 21

Vaststelling van eenheidstarieven

1. De eenheidstarieven worden vastgesteld per kalenderjaar en voor elke heffingszone, op basis van de in de prestatieplannen vastgestelde bepaalde kosten en verkeersprognoses en op basis van toepasselijke aanpassingen die voortvloeien uit voorgaande jaren en andere inkomsten.

2. De eenheidstarieven worden vastgesteld door de nationale toezichthoudende instanties, nadat het als PBO optredende Agentschap heeft gecontroleerd of ze beantwoorden aan artikel 19, artikel 20 en het onderhavige artikel. Als het als PBO optredende Agentschap tot de bevinding komt dat een eenheidstarief niet aan deze vereisten voldoet, wordt het eenheidstarief dienovereenkomstig herzien door de betrokken nationale toezichthoudende instantie. Als een eenheidstarief nog steeds niet aan deze vereisten voldoet, voert het als PBO optredende Agentschap een onderzoek uit en brengt het advies uit aan de Commissie overeenkomstig artikel 24, lid 2, en kan de Commissie maatregelen nemen overeenkomstig artikel 24, lid 3.

Voor heffingsdoeleinden en wanneer congestie aanzienlijke netwerkproblemen veroorzaakt, met inbegrip van een verslechtering van de milieuprestaties, kan de Commissie door middel van een overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgestelde uitvoeringsverordening een gemeenschappelijk eenheidstarief vaststellen voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten in het hele gemeenschappelijk Europees luchtruim, alsook gedetailleerde regels en procedures voor de toepassing daarvan. Het in de eerste alinea bedoelde gemeenschappelijke eenheidstarief wordt berekend op basis van een gewogen gemiddelde van de verschillende eenheidstarieven van de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten. De inkomsten uit het gemeenschappelijke eenheidstarief worden herverdeeld, zodat ze inkomstenneutraal zijn voor de betrokken verleners van luchtverkeersdiensten.

Artikel 22

Vaststelling van heffingen

1. Voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten worden, onder niet-discriminerende voorwaarden, heffingen opgelegd aan luchtruimgebruikers, rekening houdend met het draagkrachtprincipe van de verschillende betrokken typen luchtvaartuigen. Bij het opleggen van heffingen aan de verschillende luchtruimgebruikers voor het gebruik van dezelfde dienst wordt geen onderscheid gemaakt op grond van nationaliteit of categorie van gebruiker.

2. De heffing voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten voor een bepaalde vlucht in een bepaalde en-routeheffingszone wordt berekend op basis van het eenheidstarief dat is vastgesteld voor die en-routeheffingszone en de en-routedienstenheden voor die vlucht. De heffing bestaat uit een of meer variabele componenten, die allemaal gebaseerd zijn op objectieve factoren.

3. De heffing voor terminalluchtvaartnavigatiediensten voor een bepaalde vlucht in een bepaalde terminalheffingszone wordt berekend op basis van het eenheidstarief dat is vastgesteld voor die terminalheffingszone en de terminaldienstenheden voor die vlucht. Voor de berekening van de heffing voor terminalluchtvaartnavigatiediensten tellen de nadering en het vertrek van een vlucht als één enkele vlucht. De heffing bestaat uit een of meer variabele componenten, die allemaal gebaseerd zijn op objectieve factoren.

4. Bepaalde luchtruimgebruikers kunnen worden vrijgesteld van luchtvaartnavigatieheffingen, met name lichte luchtvaartuigen en staatsluchtvaartuigen, mits de kosten van een dergelijke vrijstelling door andere middelen worden gedekt en niet op andere luchtruimgebruikers worden afgewenteld.

5. De heffingen worden gemoduleerd om verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavens en luchtruimgebruikers aan te moedigen om verbeteringen in de milieuprestaties of de kwaliteit van de diensten te ondersteunen, zoals een groter gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen, meer capaciteit, minder vertragingen en duurzame ontwikkeling, en tegelijk een optimaal veiligheidsniveau in stand te houden, met name voor de uitvoering van het Europees ATM-masterplan. De modulering bestaat uit financiële voor- of nadelen en is inkomstenneutraal voor de verleners van luchtverkeersdiensten.

Artikel 23

Tenuitvoerlegging van de heffingsregeling

Voor de tenuitvoerlegging van de heffingsregeling stelt de Commissie gedetailleerde eisen en procedures vast met betrekking tot de artikelen 19, 20, 21 en 22, met name wat betreft de kostenbasissen en bepaalde kosten, de vaststelling van eenheidstarieven, de stimuleringsregelingen en mechanismen voor risicodeling en de modulering van de heffingen. Die eisen en procedures worden vastgelegd in een uitvoeringshandeling die wordt vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 9)

~~a) de onder luchtruimgebruikers te verdelen kosten zijn de bepaalde kosten van de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van passende bedragen voor rente op kapitaalinvesteringen en afschrijving van activa, alsmede van de kosten van onderhoud, exploitatie, beheer en administratie. Bepaalde kosten zijn de door de lidstaat op nationaal niveau of het niveau van de functionele luchtruimblokken bepaalde kosten, hetzij aan het begin van de referentieperiode voor elk kalenderjaar van de in artikel 11 van de kaderverordening bedoelde referentieperiode, hetzij gedurende de referentieperiode, na~~

~~passende aanpassingen met toepassing van het in artikel 11 van de kaderverordening bedoelde waarschuwingsmechanisme;~~

~~b) de kosten die in dit verband moeten worden meegenomen, zijn die welke geraamd zijn voor de faciliteiten en diensten die zijn voorzien en worden uitgevoerd in het kader van het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio. Hieronder kunnen ook de kosten vallen van de nationale toezichthoudende instanties en/of gekwalificeerde entiteiten, alsmede andere kosten die door de betrokken lidstaat en dienstverlener zijn gemaakt voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Het omvat echter niet de kosten van strafmaatregelen die door de lidstaten zijn opgelegd overeenkomstig artikel 9 van de kaderverordening, noch de kosten van corrigerende maatregelen die door de lidstaten zijn opgelegd overeenkomstig artikel 11 van de kaderverordening;~~

~~c) ten aanzien van de functionele luchtruimblokken en in het kader van hun respectieve kaderovereenkomsten doen de lidstaten redelijke inspanningen om tot afspraken te komen over gemeenschappelijke beginselen voor het beleid inzake heffingen;~~

~~d) de kosten van de verschillende luchtvaartnavigatiediensten moeten apart worden aangeduid, zoals bepaald in artikel 12, lid 3;~~

~~e) kruissubsidies tussen en routediensten en plaatselijke diensten zijn niet toegestaan. Kosten die betrekking hebben op zowel plaatselijke diensten als en routediensten worden aan de hand van een transparante methode evenredig verdeeld over plaatselijke diensten en en routediensten. Kruissubsidies worden tussen verschillende luchtvaartnavigatiediensten in een van deze twee categorieën alleen toegestaan wanneer deze door objectieve redenen gerechtvaardigd zijn en moeten duidelijk herkenbaar worden gemaakt.~~

~~f) de transparantie van de kostenbasis voor de heffingen moet worden gegarandeerd. Uitvoeringsbepalingen worden vastgesteld voor de verstrekking door de dienstverleners van informatie, met behulp waarvan de prognoses, werkelijke kosten en inkomsten van een dienstverlener kunnen worden beoordeeld. Er moet regelmatig informatie worden uitgewisseld tussen de nationale toezichthoudende instanties, dienstverleners, luchtruimgebruikers, de Commissie en Eurocontrol.~~

~~3. De lidstaten moeten de volgende beginselen naleven bij het vaststellen van heffingen overeenkomstig lid 2:~~

~~a) heffingen voor de beschikbaarheid van luchtvaartnavigatiediensten worden vastgesteld onder niet-discriminatoire voorwaarden. Bij het opleggen van heffingen aan de verschillende luchtruimgebruikers voor het gebruik van dezelfde dienst wordt geen onderscheid gemaakt op grond van nationaliteit of categorie luchtruimgebruiker;~~

~~b) vrijstelling van bepaalde gebruikers, met name lichte luchtvaartuigen en staatsluchtvaartuigen, kan worden toegestaan, mits de kosten van een dergelijke vrijstelling niet op andere gebruikers worden afgewenteld;~~

~~c) de heffingen worden per kalenderjaar vastgesteld op basis van de bepaalde kosten, of onder voorwaarden die door de lidstaten worden gehanteerd voor het bepalen van de maximumhoogte van het tarief per eenheid of van de inkomsten voor elk jaar over een periode van ten hoogste vijf jaar;~~

~~d) luchtvaartnavigatiediensten mogen voldoende inkomsten genereren die voorzien in een redelijk rendement van het kapitaal, zodat kan worden bijgedragen aan noodzakelijke kapitaalverbeteringen;~~

~~e) heffingen geven de kosten weer die zijn verbonden aan de luchtvaartnavigatiediensten en aan faciliteiten die aan de luchtruimgebruikers ter beschikking worden gesteld, rekening houdend met het draagkrachtprincipe van de verschillende betrokken typen luchtvaartuigen;~~

~~f) heffingen moeten de veilige, doelmatige, doeltreffende, daadwerkelijke en duurzame verlening van luchtvaartnavigatiediensten bevorderen teneinde een hoog niveau van veiligheid en kosteneffectiviteit te realiseren en het halen van de prestatiedoelstellingen, en ze vormen een stimulans voor geïntegreerde dienstverlening, en leveren een bijdrage aan het reduceren van de milieugevolgen van de luchtvaart. Daartoe mogen de nationale toezichthoudende instanties, met betrekking tot de nationale prestatieplannen of prestatieplannen voor functionele luchtruimblokken, mechanismen opzetten, inclusief prikkels in de vorm van financiële voordelen en nadelen, om verleners van luchtvaartnavigatiediensten en/of luchtruimgebruikers aan te moedigen steun te verlenen aan verbeteringen in de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, zoals verhoogde capaciteit, beperkte vertragingen en duurzame ontwikkeling, onder gelijktijdige handhaving van een optimaal veiligheidsniveau.~~

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

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 11)

Artikel 15

Beoordeling van naleving

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

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

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

Artikel 24

Beoordeling van de naleving van de prestatie- en heffingsregelingen

1. De Commissie beoordeelt regelmatig de naleving van de artikelen 10 tot en met 17 en de artikelen 19 tot en met 22 en de in de artikelen 18 en 23 bedoelde uitvoeringshandelingen door de verleners van luchtverkeersdiensten en de lidstaten, al naargelang het geval. De Commissie handelt in overleg met het als PBO optredende Agentschap en de nationale toezichthoudende instanties.
2. Op verzoek van een of meer lidstaten, van een nationale toezichthoudende instantie of van de Commissie voert het als PBO optredende Agentschap een onderzoek uit naar elke vermeende niet-naleving, als bedoeld in lid 1. Als het als PBO optredende Agentschap over aanwijzingen van niet-naleving beschikt, kan het op eigen initiatief een onderzoek instellen. Het sluit het onderzoek af binnen vier maanden na ontvangst van een verzoek, na de lidstaat, de betrokken nationale toezichthoudende instantie en de betrokken aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten te hebben gehoord. Onverminderd artikel 41, lid 1, deelt het als PBO optredende Agentschap de resultaten van het onderzoek met de betrokken lidstaten, de betrokken verleners van luchtverkeersdiensten en de Commissie.
3. De Commissie kan een advies uitbrengen over de vraag of de artikelen 10 tot en met 17 en de artikelen 19 tot en met 22 en de in de artikelen 18 en 23 bedoelde uitvoeringshandelingen zijn nageleefd door de lidstaten en/of verleners van luchtverkeersdiensten en brengt dat advies ter kennis van de betrokken lidstaat of lidstaten en de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten.

Artikel ~~25~~¹²

Transparantie van rekeningen ☒ van verleners van luchtvaartnavigatiediensten ☒

1. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten, ongeacht ☒ onafhankelijk van ☒ hun eigendoms ☒ - ☒ structuur of rechts ☒ structuur ☒ vorm, ☒ jaarlijks ☒ hun jaarrekeningen opstellen, ~~aan een onafhankelijke accountantscontrole onderwerpen~~ en publiceren. Deze jaarrekeningen moeten voldoen aan de door de ☒ Unie ☒ Gemeenschap goedgekeurde internationale standaarden voor jaarrekeningen. Wanneer deze rekeningen wegens de juridische status van de dienstverlener ☒ van luchtvaartnavigatiediensten ☒ niet volledig aan de internationale standaarden voor jaarrekeningen kunnen beantwoorden, streeft ☒ moet ☒ de betrokken verlener ~~ernaar om~~ zoveel mogelijk aan deze standaarden te voldoen.
- ~~2. In ieder geval moeten de~~ Verleners van luchtvaartnavigatiediensten ☒ moeten ☒ een jaarverslag publiceren en ~~worden zij~~ regelmatig ☒ worden ☒ onderworpen aan een onafhankelijke ☒ audit van de in dit lid bedoelde rekeningen ☒ ~~accountantscontrole~~.

↓ nieuw

2. De nationale toezichthoudende instanties en het als PBO optredende Agentschap hebben recht op inzage in de rekeningen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die onder hun toezicht staan. De lidstaten kunnen besluiten andere toezichthoudende instanties toegang te verlenen tot deze rekeningen.

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 7)

(adapted)

⇒ nieuw

3. ~~Wanneer~~ Verleners van luchtvaartnavigatiediensten ~~⇒ voeren in hun interne boekhouding gescheiden rekeningen voor elke luchtvaartnavigatiedienst ⇐ een bundel diensten aanbieden, doen zij opgave van de kosten van en opbrengsten uit verleende luchtvaartnavigatiediensten, opgesplitst overeenkomstig het in artikel 14 vermelde heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten en houden zij, voor zover toepasselijk, geconsolideerde rekeningen bij voor andere diensten die niet de luchtvaartnavigatie betreffen,~~ op dezelfde wijze als verplicht zou zijn wanneer ~~de betrokken~~ ☒ deze ☐ diensten zouden worden uitgevoerd door aparte ondernemingen ~~⇒, teneinde discriminatie, kruissubsidiëring en concurrentievervalsing te vermijden. Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten houdt ook afzonderlijke rekeningen bij voor elke activiteit indien hij: ⇐~~

↓ nieuw

- a) zowel luchtvaartnavigatiediensten verleent die zijn aanbesteed overeenkomstig artikel 8, lid 1, als luchtvaartnavigatiediensten die niet onder die bepaling vallen;
- b) zowel luchtvaartnavigatiediensten verleent als andere activiteiten uitvoert, ongeacht van welke aard, met inbegrip van gemeenschappelijke informatiediensten;
- c) zowel in de Unie als in derde landen luchtvaartnavigatiediensten verleent.

De bepaalde kosten, werkelijke kosten en inkomsten uit luchtvaartnavigatiediensten worden uitgesplitst in personeelskosten, andere werkingskosten dan personeelskosten, afschrijvingskosten, kapitaalkosten, kosten voor aan het als PBO optredende Agentschap betaalde vergoedingen en heffingen, en uitzonderlijke kosten, en worden openbaar gemaakt, met inachtneming van de bescherming van vertrouwelijke informatie.

4. De financiële gegevens over kosten en inkomsten overeenkomstig artikel 19, lid 6, en andere informatie die relevant is voor de berekening van eenheidstarieven worden gecontroleerd aan de hand van een audit of geverifieerd door de nationale toezichthoudende instantie of een entiteit die onafhankelijk is van de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten, en worden goedgekeurd door de nationale toezichthoudende instantie. De conclusies van de audit worden openbaar gemaakt.

↓ 550/2004

~~4. Lidstaten wijzen de bevoegde instanties aan die recht op inzage hebben in de boekhouding van dienstverleners die diensten verlenen in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim.~~

~~5. Lidstaten kunnen de overgangsbepalingen van artikel 9 van Verordening (EG) nr. 1606/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 19 juli 2002 betreffende de toepassing van internationale standaarden voor jaarrekeningen⁵² toepassen op de onder de werkingssfeer van deze verordening vallende verleners van luchtvaartnavigatiediensten.~~

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 5)

~~Artikel 9 bis~~

~~Functionele luchtruimblokken~~

~~1. De lidstaten nemen uiterlijk op 4 december 2012 alle nodige maatregelen om te garanderen dat de functionele luchtruimblokken worden geïmplementeerd teneinde de vereiste capaciteit en efficiëntie van het netwerk voor luchtverkeersbeveiliging in het gemeenschappelijke Europese luchtruim te bereiken, een hoog niveau van veiligheid in stand te houden, bij te dragen tot de algehele prestaties van het luchtvervoerssysteem en het effect op het milieu te beperken.~~

~~3. De lidstaten, en in het bijzonder die lidstaten die aangrenzende functionele luchtruimblokken creëren, werken zoveel mogelijk samen om de naleving van deze bepaling te garanderen. Indien van toepassing omvat deze samenwerking ook derde landen die aan functionele luchtruimblokken deelnemen.~~

~~2. Functionele luchtruimblokken moeten met name:~~

- ~~a) worden onderbouwd door een veiligheidsstudie;~~
- ~~b) optimaal gebruik van het luchtruim mogelijk maken, rekening houdende met luchtverkeersstromen;~~
- ~~c) zorgen voor consistentie met het Europese routenetwerk dat overeenkomstig artikel 6 van de luchtruimverordening wordt opgericht;~~
- ~~d) hun rechtvaardiging vinden in een algehele toegevoegde waarde, met inbegrip van een optimaal gebruik van technische en personele middelen, op basis van kostenbatenanalyses;~~
- ~~e) een vlotte en flexibele overdracht garanderen van verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding tussen luchtverkeersleidingscentra;~~
- ~~f) de verenigbaarheid tussen de verschillende luchtruimconfiguraties garanderen door onder andere de bestaande vluchtinformatiegebieden te optimaliseren;~~
- ~~g) voldoen aan voorwaarden die voortvloeien uit regionale overeenkomsten die binnen de ICAO zijn gesloten;~~

⁵²

~~PB L 243 van 11.9.2002, blz. 1.~~

~~h) regionale overeenkomsten eerbiedigen die op de datum van inwerkingtreding van deze verordening van kracht zijn, in het bijzonder de overeenkomsten waarbij derde landen in Europa zijn betrokken, en en~~

~~i) bijdragen aan consistentie met voor de hele Gemeenschap geldende prestatiedoelstellingen.~~

~~3. Een functioneel luchtruimblok wordt uitsluitend ingesteld bij onderlinge overeenstemming tussen alle lidstaten en in voorkomend geval derde landen die verantwoordelijk zijn voor een deel van het luchtruim in het functioneel luchtruimblok.~~

~~Alvorens de Commissie kennis te geven over de instelling van een functioneel luchtruimblok, verstrek(t)(ken) de betrokken lidsta(a)t(en) de Commissie, de andere lidstaten en de andere belanghebbende partijen passende informatie en worden deze in staat gesteld eventuele opmerkingen te maken.~~

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

~~5. Bij geschillen tussen twee of meer lidstaten ten aanzien van een grensoverschrijdend functioneel luchtruimblok dat betrekking heeft op luchtruim onder hun verantwoordelijkheid, kunnen de betrokken lidstaten de zaak gezamenlijk voor advies aan het Single Sky comité voorleggen. Het advies wordt verstrekt aan de betrokken lidstaten. Onverminderd lid 63 houden de lidstaten met dit advies rekening om een oplossing te vinden.~~

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

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

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

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

~~Artikel 9 ter~~

~~Systeemcoördinator van functionele luchtruimblokken~~

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

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

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

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

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

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

↓ 1070/2009 artikel 3, punt 6)

(adapted)

⇒ nieuw

HOOFDSTUK IV ⊗ **NETWERKBEHEER** ⊗

Artikel 266

~~Ontwerp en beheer van het netwerk~~ ⊗ **functies** ⊗

1. De netwerkfuncties voor luchtverkeersbeveiligingbeheer ~~maken het mogelijk~~ ⇒ garanderen het duurzame en efficiënte gebruik van ⇐ het luchtruim ⇐ en van schaarse middelen. ⇐ ~~optimaal te benutten.~~ ⊗ Ze ⊗ garanderen ⊗ ook ⊗ dat luchtruimgebruikers ~~geprefereerde~~ ⇒ vanuit milieuoogpunt optimale ⇐ trajecten kunnen opereren en voorzien in een maximale toegang tot het luchtruim en tot luchtvaartnavigatiediensten. ~~Deze~~ ⇒ de in leden 2 en 3 genoemde ⇐ netwerkfuncties ⇒ moeten de verwezenlijking van de Uniewijde prestatiedoelstellingen ondersteunen en moeten gebaseerd zijn op operationele eisen ⇐ ~~zijn gericht op het ondersteunen van initiatieven op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken en worden op zodanige wijze uitgevoerd dat de scheiding van regelgevende en uitvoerende taken wordt gehandhaafd.~~

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

a) ⊗ het ⊗ ontwerp ⇒ en beheer ⇐ van ~~het~~ de Europese routenetwerk ⇒ luchtruimstructuren ⇐;

⇒ b) het beheer van de luchtverkeersstromen; ⇐

~~c)~~ de coördinatie van schaarse hulpbronnen binnen de luchtvaartfrequentiebanden, die door het algemene luchtverkeer worden gebruikt, met name radiofrequenties en coördinatie van radartranspondercodes.

↓ nieuw

3. De in lid 1 bedoelde netwerkfuncties omvatten ook het volgende:

a) de optimalisatie van het luchtruimontwerp voor het netwerk en het faciliteren van de delegatie van de verlening van luchtverkeersdiensten via samenwerking met de verleners van luchtverkeersdiensten en de instanties van de lidstaten;

b) het beheer van de levering van luchtverkeersleidingscapaciteit in het netwerk, zoals uiteengezet in het bindende operationele netwerkplan (NOP);

c) de functie voor coördinatie en ondersteuning in geval van netwerkcrisisen;

d) het beheer van de luchtverkeersstromen en de capaciteit;

e) het beheer van de planning, monitoring en coördinatie van de activiteiten voor de uitrol van infrastructuur in het Europese ATM-netwerk, overeenkomstig het Europees ATM-masterplan, rekening houdend met de operationele behoeften en bijbehorende operationele procedures;

f) het toezicht op de werking van de Europese ATM-netwerkinfrastructuur.

↓ 1070/2009 artikel 3, punt 6)

4. De in ~~de eerste alinea~~ leden 2 en 3 genoemde functies hebben geen betrekking op de vaststelling van bindende maatregelen van algemene aard of op het nemen van politieke beslissingen. ~~Hierbij wordt rekening gehouden met voorstellen gedaan op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken.~~ Bij de uitvoering ervan vindt coördinatie plaats met militaire autoriteiten, overeenkomstig overeengekomen procedures inzake een flexibel gebruik van het luchtruim.

↓ nieuw

5. De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 36 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening te wijzigen teneinde functies toe te voegen aan de in leden 2 en 3 opgesomde functies, indien dit nodig is voor de werking en de prestaties van het netwerk.

↓ 1070/2009 artikel 3, punt 6)
(adapted)

Artikel 27

⊠ De Netwerkbeheerder ⊠

↓ nieuw

1. Om de in artikel 26 bedoelde doelstellingen te bereiken, ziet de Commissie, in voorkomend geval met ondersteuning van het Agentschap, erop toe dat de Netwerkbeheerder bijdraagt aan de uitvoering van de in artikel 26 vermelde netwerkfuncties door de in lid 4 bedoelde taken uit te voeren.

↓ 1070/2009 artikel 3, punt 6)
(adapted)
⇒ nieuw

2. De Commissie kan, ~~na raadpleging van het Single Sky comité en in overeenstemming met de in lid 4 bedoelde uitvoeringsbepalingen, de taken noodzakelijk voor de uitvoering van de in de eerste alinea genoemde functies aan Eurocontrol toevertrouwen of aan een ander onpartijdig en bevoegd orgaan~~ ⊠ aanstellen ⊠ ⇒ om de taken van de Netwerkbeheerder uit te voeren ⇐. Daartoe stelt de Commissie een uitvoeringshandeling vast volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. Dit aanstellingsbesluit bevat de voorwaarden voor de aanstelling, met inbegrip van de financiering van de Netwerkbeheerder.

3. ⇒ De taken van de Netwerkbeheerder ⇐ ~~Deze taken~~ worden op ⇒ onafhankelijke, ⇐ onpartijdige en kosten ~~effectieve~~ ⇒ efficiënte ⇐ wijze uitgevoerd ~~namens de lidstaten en~~

belanghebbenden. Er wordt hierop een passend beheer toegepast, waarbij de gescheiden verantwoordelijkheden voor dienstverlening en regulering ~~worden aangehouden~~ in acht moeten worden genomen, als het als Netwerkbeheerder aangewezen bevoegde orgaan ook regelgevende functies heeft. Bij de uitvoering van zijn taken houdt de Netwerkbeheerder rekening houdend met de behoeften van het gehele ATM-netwerk voor luchtverkeersbeveiliging, en betreft hij de luchtruimgebruikers, en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de luchthavenexploitanten en het leger ten volle bij de uitvoering van deze taken.

↓ nieuw

4. De Netwerkbeheerder draagt bij aan de uitvoering van de netwerkfuncties via ondersteunende maatregelen die gericht zijn op de veilige en efficiënte planning en werking van het netwerk onder normale en crisisomstandigheden en via maatregelen die gericht zijn op de voortdurende verbetering van de netwerkactiviteiten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en op de algemene prestaties van het netwerk, met name wat de uitvoering van de prestatieregeling betreft. In de acties van de Netwerkbeheerder wordt rekening gehouden met de noodzaak om de luchthavens volledig te integreren in het netwerk.

5. De Netwerkbeheerder werkt nauw samen met het als PBO optredende Agentschap om ervoor te zorgen dat de in artikel 10 bedoelde prestatiedoelstellingen voldoende worden weerspiegeld in de capaciteit die door individuele verleners van luchtvaartnavigatiediensten moet worden geleverd en die tussen de Netwerkbeheerder en die verleners van luchtvaartnavigatiediensten is overeengekomen in het operationeel netwerkplan.

6. De Netwerkbeheerder:

- a) beslist over individuele maatregelen om de netwerkfuncties uit te voeren en de effectieve uitvoering van het bindende operationele netwerkplan te ondersteunen, en om de bindende prestatiedoelstellingen te verwezenlijken;
- b) verstrekt advies aan de Commissie en relevante informatie aan het als PBO optredende Agentschap over de uitrol van de ATM-netwerkinfrastructuur in overeenstemming met het Europees ATM-masterplan, met name om vast te stellen welke investeringen nodig zijn voor het netwerk.

7. De Netwerkbeheerder neemt beslissingen via een coöperatief besluitvormingsproces. Partijen bij het coöperatief besluitvormingsproces handelen zoveel mogelijk met het oog op de verbetering van de werking en de prestaties van het netwerk. Het coöperatief besluitvormingsproces bevordert de belangen van het netwerk.

↓ 1070/2009 artikel 3, punt 6)

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

↓ nieuw

8. Om overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgestelde uitvoeringshandelingen ten uitvoer te leggen, stelt de Commissie gedetailleerde regels vast voor de uitvoering van de netwerkfuncties, de taken van de Netwerkbeheerder en de governancemechanismen, met inbegrip van besluitvormingsprocessen en crisisbeheersing.

↓ 1070/2009 artikel 3, punt 6)

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

~~a) de coördinatie en harmonisering van processen en procedures ter verbetering van de doelmatigheid van aeronautisch frequentiebeheer, inclusief de ontwikkeling van beginselen en criteria;~~

~~b) de centrale functie voor het coördineren van de vroege vaststelling van en tegemoetkoming aan frequentiebehoeften in de frequentiebanden toegewezen aan het algemene Europese luchtverkeer ter ondersteuning van het ontwerp en de exploitatie van het Europese luchtverkeersnetwerk;~~

~~c) aanvullende functies voor het netwerk zoals omschreven in het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging;~~

~~d) gedetailleerde regelingen voor coöperatieve besluitvorming tussen de lidstaten, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de netwerkbeheersfunctie voor de in lid 2 bedoelde taken;~~

~~e) regelingen voor overleg met de relevante belanghebbenden in het besluitvormingsproces, zowel op nationaal als op Europees niveau, en~~

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

9. Andere dan de in artikel 26, leden 2 en 3, bedoelde aspecten van het ontwerp van luchtruimstructuren worden behandeld door de lidstaten. Daarbij houden de lidstaten rekening met de verkeersvraag, seizoensgebondenheid en complexiteit van het luchtverkeer en de prestatieplannen. Alvorens een besluit te nemen over deze aspecten, moeten de lidstaten overleg plegen met de betrokken luchtruimgebruikers of groepen die dergelijke luchtruimgebruikers vertegenwoordigen en met de militaire autoriteiten, indien van toepassing.

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

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

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

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

~~a) vluchtplanning;~~

~~b) gebruik van beschikbare luchtruimcapaciteit tijdens alle fasen van de vlucht, met inbegrip van de slottoewijzing, en~~

~~c) routegebruik door het algemeen luchtverkeer, met inbegrip van~~

~~het tot stand brengen van één enkele publicatie voor route en verkeersoriëntering;~~

~~opties voor de omleiding van het algemene luchtverkeer weg van gebieden waar congestie optreedt, en~~

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

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

↓ nieuw

Artikel 28

Transparantie van de rekeningen van de Netwerkbeheerder

1. De Netwerkbeheerder moet zijn financiële rekeningen opstellen, indienen en publiceren. Die rekeningen moeten voldoen aan de door de Unie goedgekeurde internationale boekhoudnormen. Wanneer deze rekeningen wegens de juridische status van de Netwerkbeheerder niet volledig aan de internationale boekhoudnormen kunnen beantwoorden, streeft de Netwerkbeheerder ernaar om zoveel mogelijk aan deze normen te voldoen.

2. De Netwerkbeheerder publiceert een jaarverslag en ondergaat regelmatig een onafhankelijke audit.

↓ 550/2004

Artikel 10

Betrekkingen tussen dienstverleners

~~1. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten kunnen gebruikmaken van de diensten van andere dienstverleners die in de Gemeenschap gecertificeerd zijn.~~

~~2. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten leggen hun werkafspraken formeel vast door middel van schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen, waarin de specifieke verplichtingen en taken van de verschillende dienstverleners worden vastgelegd en die de uitwisseling van operationele gegevens tussen alle dienstverleners voor wat het algemene luchtverkeer betreft, mogelijk maken. Deze regelingen worden gemeld aan de betrokken nationale toezichthoudende instantie(s).~~

~~3. Waar het gaat om het verlenen van luchtverkeersdiensten, is de goedkeuring van de betrokken lidstaten vereist. Waar het gaat om het verlenen van meteorologische diensten, is de goedkeuring van de betrokken lidstaten vereist indien zij overeenkomstig artikel 9, lid 1, op exclusieve basis een verlener van deze diensten hebben aangewezen.~~

↓ nieuw

Artikel 29

Betrekkingen met belanghebbenden

De verleners van luchtverkeersdiensten stellen raadplegingsmechanismen vast om met relevante luchtruimgebruikers en luchthavenexploitanten te overleggen over alle belangrijke kwesties die verband houden met de verleende diensten, met inbegrip van relevante wijzigingen van de luchtruimconfiguraties, of over strategische investeringen die gevolgen hebben voor het verlenen van luchtverkeersbeheersdiensten en luchtvaartnavigatiediensten en/of heffingen. De luchtruimgebruikers worden ook betrokken bij de goedkeuring van strategische investeringsplannen. De Commissie stelt maatregelen vast waarin met de voorwaarden waaronder luchtruimgebruikers kunnen worden geraadpleegd en bij de goedkeuring van investeringsplannen kunnen worden betrokken. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, vermelde onderzoeksprocedure.

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 6)

(adapted)

⇒ nieuw

Artikel ~~30~~¹¹

Betrekkingen met de militaire autoriteiten

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

↓ 550/2004

Artikel 13

Toegang tot en bescherming van gegevens

~~1. Voor wat het algemene luchtverkeer betreft, worden relevante operationele gegevens in real time uitgewisseld tussen alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten onderling, luchtruimgebruikers en luchthavens teneinde aan hun operationele behoeften tegemoet te komen. De gegevens worden alleen voor operationele doeleinden gebruikt.~~

~~2. Toegang tot relevante operationele gegevens wordt op niet-discriminatoire basis verleend aan bevoegde instanties, gecertificeerde verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en luchthavens. 3. Gecertificeerde dienstverleners, luchtruimgebruikers en luchthavens stellen standaardvoorwaarden op voor de toegang tot hun andere relevante operationele gegevens dan de in lid 1 bedoelde. Deze standaardvoorwaarden worden goedgekeurd door de nationale toezichthoudende instanties. Waar nodig, worden gedetailleerde regels met betrekking tot dergelijke voorwaarden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde procedure.~~

Artikel 31

Beschikbaarheid van en toegang tot operationele gegevens voor het algemene luchtverkeer

1. Voor wat het algemene luchtverkeer betreft, worden relevante operationele gegevens op niet-discriminerende basis en onverminderd de belangen van het beveiligings- of verdedigingsbeleid in real time uitgewisseld door alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavens en de Netwerkbeheerder, ook op grensoverschrijdende en EU-wijde basis. De beschikbaarheid van deze gegevens komt ten goede aan gecertificeerde verleners van luchtvaartnavigatiediensten of verleners van luchtvaartnavigatiediensten die een verklaring hebben ingediend, entiteiten met bewezen belangstelling voor het verlenen van de luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavens en de Netwerkbeheerder. De gegevens worden alleen voor operationele doeleinden gebruikt.

2. De prijs voor de in lid 1 bedoelde dienst wordt gebaseerd op de marginale kosten van de terbeschikkingstelling van de gegevens.

3. De autoriteiten die belast zijn met toezicht op de veiligheid, toezicht op de prestaties en toezicht op het netwerk, waaronder het Agentschap, krijgen toegang tot de in lid 1 bedoelde relevante operationele gegevens.

4. De Commissie kan gedetailleerde voorschriften vaststellen voor de terbeschikkingstelling van en toegang tot gegevens overeenkomstig leden 1 en 3 en de methode voor de vaststelling van de prijs als bedoeld in lid 2. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, vermelde onderzoeksprocedure.

HOOFDSTUK ~~II~~ V

~~⊗~~ INTEROPERABILITEIT EN TECHNOLOGISCHE INNOVATIE VAN HET ~~⊗~~ LUCHTRUIM ~~ARCHITECTUUR~~

~~Artikel 3~~

~~Europees vluchtinformatiegebied voor het hogere luchtruim (EUIR)~~

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

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

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

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

↓ 1070/2009 artikel 3, punt 3)

⇒ nieuw

Artikel 323a

Elektronische aeronautische informatie luchtvaartinlichtingen

Onverminderd de publicatie door de lidstaten van luchtvaartinlichtingen en op een wijze die samenhangend is met die publicatie, richt de Netwerkbeheerder, in samenwerking met ~~Eurocontrol~~ ⇒ de Commissie ⇐, een Uniewijde infrastructuur voor luchtvaartinlichtingen op om de beschikbaarheid van hoogwaardige elektronische luchtvaartinlichtingen, die gepresenteerd zijn op een gemakkelijk toegankelijke manier en tegemoetkomen aan de behoeften van alle relevante gebruikers wat gegevenskwaliteit en tijdigheid betreft, te bevorderen. ⇒ De aldus beschikbaar gestelde luchtvaartinlichtingen mogen alleen informatie bevatten die voldoet aan de in punt 2.1 van bijlage III bij Verordening (EU) 2018/1139 uiteengezette essentiële eisen. ⇐

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

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

~~b) steun verlenen om het verstrekken van aeronautische informatie, in de breedste zin van het woord, te moderniseren en te harmoniseren, in nauwe samenwerking met Eurocontrol en de ICAO.~~
~~3. De Commissie stelt gedetailleerde uitvoeringsbepalingen vast voor dit artikel, overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure.~~

↓ 1070/2009 artikel 3, punt 4)

~~Artikel 4~~

~~Luchtverkeersregels en luchtruimclassificatie~~

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

~~a) passende bepalingen inzake luchtverkeersregels vast te stellen op basis van de ICAO-normen en aanbevolen praktijken;~~

~~b) de toepassing van de ICAO-luchtruimclassificatie te harmoniseren, met passende aanpassingen, teneinde te garanderen dat luchtverkeersdiensten in het gemeenschappelijke Europese luchtruim naadloos, veilig en doelmatig worden verleend.~~

↓ 551/2004 (adapted)

~~HOOFDSTUK III~~

~~FLEXIBEL GEBRUIK VAN HET LUCHTRUIM IN HET
GEMEENSCHAPPELIJK EUROPEES LUCHTRUIM~~

↓ 551/2004 (adapted)

⇒ nieuw

~~Artikel 33~~

~~Flexibel gebruik van het luchtruim~~

1. Rekening houdend met de organisatie van de militaire aspecten die onder hun verantwoordelijkheid vallen, zorgen lidstaten voor de ~~uniforme~~ toepassing in het gemeenschappelijk Europees luchtruim van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim, zoals dat door de ICAO is omschreven en door Eurocontrol is ontwikkeld, opdat het beheer van het luchtruim en de luchtverkeers~~beveiligings~~beheer binnen het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid wordt bevorderd ⇒ en in samenhang met het Europees ATM-masterplan ⇐.

2. Lidstaten brengen jaarlijks verslag uit aan de Commissie over de toepassing, in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim op het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.

3. Wanneer het, in het bijzonder op grond van de door lidstaten ingediende verslagen, noodzakelijk wordt de toepassing van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim in het gemeenschappelijk Europees luchtruim te versterken en te harmoniseren, ☒ stelt de Commissie maatregelen vast ☒ ~~worden~~ in het kader van het gemeenschappelijk

vervoersbeleid, ~~uitvoeringsmaatregelen~~. Die uitvoeringshandelingen worden ~~vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure van artikel 8 van de kaderverordening.~~

↓ nieuw

Artikel 34

SESAR-coördinatie

De entiteiten die bevoegd zijn voor in de Uniewetgeving vastgestelde taken op het gebied van de coördinatie van de SESAR-definitiefase, de SESAR-ontwikkelingsfase en de SESAR-uitrolfase, al naargelang het geval, werken samen om te zorgen voor een doeltreffende coördinatie tussen die drie fasen, teneinde een naadloze en tijdige overgang tussen de fasen te bewerkstelligen.

Alle civiele en militaire belanghebbenden worden hier zoveel mogelijk bij betrokken.

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 10)

Artikel 15 bis

Gemeenschappelijke projecten

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

~~2. De Commissie kan, overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure, richtsnoeren ontwikkelen betreffende de wijze waarop dergelijke projecten kunnen bijdragen tot de implementatie van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging. Dergelijke richtsnoeren laten de mechanismen voor de operationalisering van dergelijke projecten met betrekking tot functionele luchtruimblokken zoals door de partners van die blokken overeengekomen, onverlet.~~

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

Artikel 35

Gemeenschappelijke projecten

1. De Commissie kan gemeenschappelijke projecten opzetten voor de uitvoering van de in het Europees ATM-masterplan geïdentificeerde essentiële operationele wijzigingen die gevolgen hebben voor het hele netwerk.
 2. De Commissie kan ook governancemechanismen vaststellen voor gemeenschappelijke projecten en de uitvoering daarvan.
 3. Gemeenschappelijke projecten kunnen in aanmerking komen voor financiering van de Unie. Hiertoe, en onverminderd de bevoegdheid van de lidstaten om te beslissen over het gebruik van hun eigen financiële middelen, voert de Commissie een onafhankelijke kostenbatenanalyse uit en pleegt ze overeenkomstig artikel 10 passend overleg met de lidstaten en relevante betrokken partijen, waarbij alle passende wijzen van financiering onder de loep worden genomen.
 4. De Commissie stelt de in leden 1 en 2 bedoelde gemeenschappelijke projecten en governancemechanismen vast aan de hand van uitvoeringshandelingen die worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 37, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.
-

Artikel 8

Tijdelijke opschorting

- ~~1. In gevallen waarin de toepassing van artikel 7 tot aanzienlijke operationele moeilijkheden leidt, kunnen de lidstaten de toepassing daarvan tijdelijk opschorten, mits zij de Commissie en de overige lidstaten daarvan onverwijld in kennis stellen.~~
- ~~2. Na de instelling van een tijdelijke opschorting kunnen voor het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van de betrokken lidstaat of lidstaten valt, aanpassingen worden uitgewerkt in de krachtens de toepassing van artikel 8, lid 3, vastgestelde maatregelen volgens de procedure van artikel 7 van de kaderverordening.~~

HOOFDSTUK ~~IV~~ VI

SLOTBEPALINGEN

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 11)

~~Artikel 17~~

~~Herziening van de bijlagen~~

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

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

↓ nieuw

Artikel 36

Uitoefening van de delegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie verleend onder de in dit artikel vastgestelde voorwaarden.
2. De in de artikelen 6 en 26 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van zeven jaar met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening]. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. De in de artikelen 6 en 26 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Een intrekkingbesluit beëindigt de in dat besluit gespecificeerde bevoegdheidsdelegatie. Het wordt van kracht op de dag volgende op die van de bekendmaking van het besluit in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin gespecificeerde latere datum. Het laat alle reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Alvorens een gedelegeerde handeling vast te stellen, raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Zodra zij een gedelegeerde handeling vaststelt, stelt de Commissie het Europees Parlement en de Raad gelijktijdig van in kennis.
5. Een overeenkomstig de artikelen 6 en 26 vastgestelde gedelegeerde handeling wordt alleen van kracht wanneer noch het Europees Parlement, noch de Raad daar bezwaar tegen hebben gemaakt binnen 2 maanden na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad of wanneer het Europees Parlement en de Raad de Commissie vóór het verstrijken

van die termijn de Commissie ervan in kennis hebben gesteld dat zij geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt met 2 maanden verlengd op initiatief van het Europees Parlement of de Raad.

↓ 549/2004 (adapted)

⇒ nieuw

Artikel 375

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Single Sky Comité, hierna te noemen „comité”, bestaande uit twee vertegenwoordigers van elke lidstaat en voorgezeten door ~~een vertegenwoordiger van~~ de Commissie. Het comité verzekert dat de belangen van alle categorieën op passende wijze in acht worden genomen. ⇒ Het comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011. ⇐

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is ~~zijn de artikelen 3 en 7~~ ⇒ 4 ⇐ van ~~Besluit 1999/468/EG~~ ⇒ Verordening (EU) nr. 182/2011 ⇐ van toepassing, ~~met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.~~

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is ~~zijn de artikelen 5 en 7~~ van ~~Besluit 1999/468/EG~~ ⇒ Verordening (EU) nr. 182/2011 ⇐ van toepassing, ~~met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.~~

~~De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op één maand.~~

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 4)

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

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

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 5)
(adapted)

Artikel 3810

⊗ Raadpleging van de belanghebbende partijen ⊗

↓ nieuw

1. De lidstaten, de nationale toezichthoudende instanties, het Agentschap, al dan niet optredend als PBO, en de Netwerkbeheerder zetten raadplegingsmechanismen op voor passende raadpleging van belanghebbenden over de uitvoering van hun taken bij de uitvoering van deze verordening.

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 5)

(adapted)

⇒ nieuw

2. De Commissie zet op ~~communautair niveau een~~ ☒ Unieniveau een dergelijk ☒ raadplegingsmechanisme op ⇒ om overleg te plegen over kwesties die verband houden met de tenuitvoerlegging van deze verordening, voor zover van toepassing ⇐. Het specifieke Comité voor de sectorale dialoog, dat is opgericht bij Besluit 98/500/EG ☒ van de Commissie ☒, wordt bij de raadpleging betrokken. ~~3. Raadpleging van de belanghebbende partijen heeft in het bijzonder betrekking op de ontwikkeling en de invoering van nieuwe concepten en technologieën in het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging.~~ ⇒ Wanneer overleg met betrekking tot militaire aspecten vereist is, raadpleegt de Commissie, met het oog op de toepassing van lid 3, onder a), naast de lidstaten ook het Europees Defensieagentschap en andere door de lidstaten aangewezen bevoegde militaire deskundigen. ⇐

3. Tot de belanghebbende partijen kunnen behoren:

a) verleners van luchtvaartnavigatiediensten ⇒ of relevante groepen die hen vertegenwoordigen ⇐;₁₂

↓ nieuw

b) de Netwerkbeheerder;

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 5)

(adapted)

⇒ nieuw

- c) luchthavenexploitanten ⇒ of relevante groepen die hen vertegenwoordigen ⇐;₁₂
- d) ~~relevante~~ luchtvaartgebruikers of relevante groepen ~~luchtvaartgebruikers~~, ☒ die hen vertegenwoordigen; ☒
- e) ☒ de ☒ militaire autoriteiten;₁₂
- f) ☒ de ☒ industrie;₁₂ en,
- g) belangenorganisaties van beroepspersoneel;₁₂

↓ nieuw

h) relevante niet-gouvernementele organisaties.

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 5)
(adapted)

~~Artikel 6~~

~~Raadgevend orgaan voor de luchtvaartsector~~

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

~~Artikel 39~~7

~~Betrekkingen met derde landen in Europa~~

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 5)
(adapted)
⇒ nieuw

De ~~Gemeenschap~~ ☒ Unie ☒ en haar lidstaten zetten zich in voor en ondersteunen de uitbreiding van het gemeenschappelijke Europese luchtruim tot landen die geen lid zijn van de Europese Unie. Daartoe streven zij ernaar om, ~~hetzij in het kader van overeenkomsten met aangrenzende derde landen, hetzij in de context van overeenkomsten over functionele luchtruimblokken, de toepassing van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen~~ ☒ het gemeenschappelijk Europees luchtruim ☒ tot die landen uit te breiden. ⇒ Zij zullen er bovendien naar streven met die landen samen te werken, ofwel in het kader van overeenkomsten inzake netwerkfuncties, ofwel in het kader van de overeenkomst tussen de Unie en Eurocontrol tot instelling van een algemeen kader voor versterkte samenwerking, teneinde de “pan-Europese dimensie” van het luchtverkeersbeheer te versterken. ⇐

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 5)

~~Artikel 8~~

~~Uitvoeringsbepalingen~~

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

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

⇩ nieuw

Artikel 40

Steun door andere organen

De Commissie kan steun vragen van andere organen om haar taken uit hoofde van deze verordening te vervullen.

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 1)

~~Artikel 4~~

~~Veiligheidseisen~~

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

↓ 550/2004 (adapted)

~~HOOFDSTUK IV~~

~~SLOTBEPALINGEN~~

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 11)

(adapted)

⇒ nieuw

Artikel 41~~18~~

Vertrouwelijkheid

1. ~~Noch de nationale~~ nationale toezichthoudende instanties, die handelen overeenkomstig hun nationale wetgeving, noch de Commissie ⇒ , noch het Agentschap, al dan niet optredend als PBO, noch de Netwerkbeheerder ⇐ maken vertrouwelijke informatie bekend, in het bijzonder informatie over verleners van luchtvaartnavigatiediensten, hun zakenrelaties of hun kostencomponenten.

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

3. Informatie en gegevens die in het kader van de ~~in artikel 14 bedoelde heffingenregeling zijn verstrekt~~ ⇒ in de artikelen 19 tot en met 24 vastgestelde heffingenregeling worden verstrekt, met name wat de bepaalde kosten, werkelijke kosten en inkomsten van aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten betreft ⇐, worden openbaar gemaakt.

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 5)

(adapted)

⇒ nieuw

Artikel 42~~9~~

Sancties

~~De sancties die~~ De lidstaten ~~vaststellen voor de~~ ⊗ leggen de regels vast inzake sancties op ⊗ overtredingen van deze verordening en van de ~~in artikel 3 bedoelde maatregelen~~ ⇒ op basis daarvan vastgesteld gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen, ⇐ met name door luchtruimgebruikers ⇒ , luchthavenexploitanten ⇐ en ~~dienst~~ verleners ⊗ van luchtvaartnavigatiediensten ⊗ ⇒ , en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat

ze worden toegepast. De vastgestelde sancties ↩ zijn doeltreffend en proportioneel en hebben een ontmoedigende werking.

↓ 549/2004

Artikel 12

~~Toezicht, controle en methoden voor effectbeoordeling~~

~~1. Het toezicht, de controle en de methoden voor effectbeoordeling worden gebaseerd op de indiening door de lidstaten van jaarlijkse verslagen over de uitvoering van de ingevolge deze verordening ondernomen acties en de in artikel 3 bedoelde maatregelen.~~

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 6),
onder a)

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

↓ 549/2004

~~3. Bij het opstellen van de in lid 2 bedoelde verslagen wint de Commissie het advies in van het comité.~~

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 6),
onder b)

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

↓ nieuw

Artikel 43

Evaluatie

1. De Commissie voert uiterlijk in 2030 een evaluatie uit om de toepassing van deze verordening te beoordelen. Indien dit voor dit doel gerechtvaardigd is, kan de Commissie de lidstaten om informatie verzoeken die relevant is voor de toepassing van deze verordening.
 2. De Commissie stuurt haar bevindingen naar het Europees Parlement en de Raad. De resultaten van de evaluatie worden openbaar gemaakt.
-

↓ 1070/2009 artikel 2, punt 12)
(adapted)

~~Artikel 18 bis~~

Evaluatie

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

↓ 551/2004 (adapted)

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

~~Artikel 10~~

Evaluatie

~~In het kader van de periodieke beoordeling zoals bedoeld in artikel 12, lid 2, van de kaderverordening zal de Commissie een toekomstige studie voltooien naar de voorwaarden voor toepassing in de toekomst van de in de artikelen 3, 5 en 6 vermelde concepten op het lager luchtruim.~~

~~Op basis van de conclusies van de studie en in het licht van de geboekte vooruitgang legt de Commissie uiterlijk op 31 december 2006 een verslag voor aan het Europees Parlement en de Raad, zonodig vergezeld van een voorstel om de toepassing van deze concepten uit te breiden tot het lager luchtruim of om andere stappen te nemen. Ingeval uitbreiding beoogd is, dienen de relevante besluiten bij voorkeur te worden genomen voor 31 december 2009.~~

↓ 549/2004

~~Artikel 44~~¹³

Vrijwaringsbepalingen

Deze verordening belet een lidstaat niet de maatregelen te nemen die nodig zijn om essentiële belangen op het gebied van het veiligheidsbeleid of het defensiebeleid te beschermen. Dat zijn met name maatregelen die noodzakelijk zijn:

- (e) voor de surveillance van het luchtruim dat onder zijn verantwoordelijkheid valt, overeenkomstig regionale luchtvaartnavigatieovereenkomsten van de ICAO, met inbegrip van het vermogen om alle luchtvaartuigen die dat luchtruim gebruiken op te sporen, te identificeren en te evalueren, in het streven om de veiligheid van de vluchten te waarborgen en actie te ondernemen om te voorzien in de behoeften inzake veiligheid en defensie;
- (f) in het geval van ernstige binnenlandse onlusten waardoor de openbare orde wordt verstoord;
- (g) in het geval van oorlog of ernstige internationale spanningen die oorlogsgevaar inhouden;
- (h) om te voldoen aan internationale verplichtingen die een lidstaat is aangegaan voor het behoud van de vrede en de internationale veiligheid;
- (i) ten behoeve van militaire operaties en trainingen, met inbegrip van de daarvoor benodigde oefeningsmogelijkheden.

↓ 1070/2009 artikel 1, punt 7)

~~Artikel 13 bis~~

~~Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart~~

~~Bij de tenuitvoerlegging van deze verordening, de Verordeningen (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004, (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart⁵³ zorgen de lidstaten en de Commissie, overeenkomstig hun respectieve rol als bepaald bij deze verordening, voor passende coördinatie met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, teneinde te garanderen dat alle veiligheidsaspecten naar behoren worden geregeld.~~



Artikel 45

Intrekking

Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004 en (EG) nr. 551/2004 worden ingetrokken.

Verwijzingen naar de ingetrokken verordeningen gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage III.

⁵³

~~PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.~~

↓ 550/2004 (adapted)

Artikel ~~4619~~

Inwerkingtreding ☒ en toepassing ☒

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

~~2. De artikelen 7 en 8 treden evenwel in werking één jaar na de bekendmaking van de in artikel 5 genoemde gemeenschappelijke eisen in het Publicatieblad van de Europese Unie.~~

↓ nieuw

2. Artikel 3, lid 3, is van toepassing met ingang van *[PB: voeg de datum in - 48 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening]*.

De artikelen 10 tot en met 24 zijn van toepassing met ingang van 1 juli 2023. Artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 en artikel 15 van Verordening (EG) nr. 550/2004, en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen, blijven echter van toepassing met het oog op de tenuitvoerlegging van de prestatie- en heffingsregelingen voor de derde referentieperiode.

Artikel 26, lid 3, en artikel 32 zijn van toepassing op de Netwerkbeheerder vanaf dag waarop een aanstellingsbesluit, dat na de inwerkingtreding van deze verordening is vastgesteld overeenkomstig artikel 27, lid 2, en dat deze bepalingen omvat, van toepassing wordt.

↓ 550/2004

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

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement
De Voorzitter*

*Voor de Raad
De Voorzitter*
