



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Strasbourg, den 11.6.2013
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

{ SWD(2013) 206 final }

{ SWD(2013) 207 final }

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Formålet med initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum (Single European Sky – SES) er generelt at effektivisere det europæiske luftrums organisation og styring gennem en reform af luftfartstjenesteb Branchen. Udviklingen af initiativet medførte to omfattende lovgivningspakker – SES I og SES II, som består af fire forordninger¹ – og over 20 gennemførelsesbestemmelser og -afgørelser fra Kommissionen². Rammen om de fire SES-forordninger er tæt forbundet med udviklingen af lovgivningen om den europæiske luftfartssikkerhed³. Sidstnævnte omfatter en række opgaver, der er overdraget til Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA)⁴, og lanceringen af et omfattende projekt, der skal føre til en modernisering af udstyr og systemer til luftfartstjenester i SESAR-regi⁵. De eksisterende regler hviler på fem indbyrdes forbundne søjler, nemlig præstation, sikkerhed, teknologi, den menneskelige faktor og lufthavne.

Den erfaring, der er opnået med SES I siden 2004 og med SES II siden 2009, har vist, at SES-initiativet bygger på gyldige principper og følger en hensigtsmæssig kurs, der berettiger den fortsatte gennemførelse. Der er dog opstået store forsinkelser i initiativets gennemførelse, navnlig med opfyldelsen af præstationsmålene og anvendelsen af de grundlæggende elementer (såsom funktionelle luftrumsblokke og nationale tilsynsmyndigheder).

I forbindelse med vedtagelsen af SES II-pakken i 2009 besluttede lovgiveren, at SES II skulle gennemføres i to trin, og opfordrede Kommissionen til senere at afstemme SES- og EASA-forordningerne, når den første række af EASA-gennemførelsesbestemmelser var indført, og der var indhentet erfaringer med audit af luftfartstjenester⁶. En omarbejdning af lovgivningspakken var derfor allerede ventet, navnlig for at forenkle og tydeliggøre grænsen mellem de retlige rammer for EASA og SES.

Omarbejdningsprocessen giver også mulighed for at vurdere effektiviteten af de eksisterende retsforordninger i lyset af, at SES-initiativet ikke er blevet gennemført rettidigt. Hensigten med denne revision af den retlige ramme for SES, som forkortes SES 2+, er at fremskynde gennemførelsen af reformen af luftfartstjenester uden at fravige de oprindelige mål og principper. Den indgår også i initiativet vedrørende akten for det indre marked II⁷ og skal således forbedre den generelle konkurrenceevne og vækst i EU's økonomi og ikke kun inden for lufttrafikstyringssystemet.

¹ Forordning (EF) nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen); forordning (EF) nr. 550/2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (luftfartstjenesteforordningen); forordning (EF) nr. 551/2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (luftrumsforordningen); og forordning (EF) nr. 552/2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (interoperabilitetsforordningen).

² Der findes en oversigt over SES-lovgivningen i bilag III til konsekvensanalysen af SES2+.

³ Forordning (EF) nr. 216/2008 som ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009.

⁴ Selv om det i Kommissionens køreplan for gennemførelsen af den fælles erklæring fra Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om decentrale agenturer af juli 2012 fastsættes, at alle EU-agenturers navne skal standardiseres efter samme format af hensyn til klarheden, benyttes den nuværende gængse betegnelse for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i hele denne begrundelse. Teksten i selve forslaget til lovgivningsmæssig retsakt er tilpasset i overensstemmelse med den nye fælles erklæring og køreplanen, og her anvendes det standardiserede navn "Den Europæiske Unions Agentur for Luftfart (EAA)".

⁵ Rådets forordning (EF) nr. 219/2007. SESAR (program for forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum) er den tekniske gren af SES – et program til forbedring af lufttrafikstyring, der omfatter al luftfart.

⁶ Artikel 65a i forordning (EF) nr. 216/2008 som ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009.

⁷ COM(2012) 573 final.

Formålet med SES 2+-pakken er at forbedre kontrollen med reglerne, præstationsordningen, tjenesteudøvernes kundefokus og den generelle præstation.

SES 2+-pakken vil desuden indebære en forenkling af lovgivningen, da visse overlapninger i den eksisterende ramme fjernes. Der er blevet påpeget flere overlappende områder i SES-rammen, og det er desuden nødvendigt at klarlægge de forskellige aktørers rolle på EU-niveau. Denne afstemning af de fire SES-forordninger med EASA-grundforordningen⁸ er alene en teknisk tilpasningsforanstaltning, som i forvejen er påkrævet i henhold til lovgivningen. På grund af omfanget af overlapningen mellem forordningerne vil en logisk følge af denne tilpasning være at omarbejde de tilbageværende dele af de fire SES-forordninger og samle dem i én forordning.

Problemstillinger

Den første problemstilling, der behandles i SES 2+, er **den utilstrækkelige effektivitet i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester** med hensyn til omkostningseffektivitet og effektiv afvikling af flytrafikken samt den udbudte kapacitet. Dette fremhæves i en sammenligning med USA, hvis luftrum har en tilsvarende størrelse. I USA kontrolleres en route-luftrummet af en enkelt tjenesteudøver i modsætning til 38 en route-tjenesteudøvere i Europa. Den amerikanske tjenesteudøver kontrollerer næsten 70 % flere flyvninger med 38 % færre ansatte. I Europa skyldes denne produktivitetsforskel primært problemerne med etableringen og håndhævelsen af præstationsordningen, ineffektive tilsynsmyndigheder og tjenesteudøvernes uforholdsmæssigt store støttepersonale.

Den anden problemstilling, der behandles, er det **fragmenterede lufttrafikstyringssystem**. Det europæiske lufttrafikstyringssystem består af 27 nationale myndigheder, som fører tilsyn med i alt over 100 luftfartstjenesteudøvere, der har hver deres systemer, regler og procedurer. Der er mange ekstraomkostninger forbundet med, at Europa har et stort antal tjenesteudøvere, som hver især anskaffer sig deres egne systemer, primært uddanner deres eget personale, udvikler deres egne arbejdsprocedurer og territorielt er begrænset til at udøve tjenester i et lille luftrum. For at afhjælpe fragmenteringen indførtes med SES konceptet med funktionelle luftrumsblokke på tværs af grænserne og en centraliseret netforvalter, som skal styre visse tjenester på netniveau. Funktionelle luftrumsblokke er dog endnu ikke præstationsorienterede, og netforvalteren er også fortsat for svag.

Overordnet mål:

At forbedre det europæiske lufttrafiksystems konkurrenceevne over for andre sammenlignelige regioner og især videreudvikle initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum.

Specifikke mål:

- At forbedre præstationsniveauet for lufttrafiktjenester for så vidt angår effektivitet.
- At forbedre udnyttelsen af lufttrafikstyringskapaciteten.

Operative mål:

- At sikre, at udøvelsen af luftfartstjenester er gennemsigtig og bygger på de markedsøkonomiske principper og kundeværdi.
- At styrke de nationale tilsynsmyndigheders rolle.
- At forbedre processen med at fastsætte mål og styrke præstationsordningen (bl.a. styrke præstationsvurderingsorganet/præstationsvurderingsenheden).
- At foretage en strategisk omlægning af de funktionelle luftrumsblokke.

⁸ Forordning (EF) nr. 216/2008.

- At styrke netforvalterens styringsmæssige og operationelle rækkevidde.

2. RESULTATER AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

Der blev afholdt en offentlig høring af tre måneders varighed fra september til december 2012 på GD MOVE's hjemmeside. Derudover har der været to begivenheder på højt niveau – en konference i Limassol og en høring i Bruxelles – samt talrige bilaterale møder med alle berørte interesserede parter, som har bidraget til forberedelsen af dette initiativ.

GD MOVE har udarbejdet en konsekvensanalyse til støtte for forslagene til retsakter om forbedring af det fælles europæiske luftrums effektivitet, sikkerhed og konkurrenceevne. Pakken indeholder forslag om at revidere de fire SES-forordninger (forordning (EF) nr. 549-552/2004 som ændret ved forordning (EF) nr. 1070/2009) og EASA-grundforordningen (forordning (EF) nr. 216/2008 som ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009)⁹. Dette initiativ vedrører referencenummer (EU) nr. 2014/MOVE/001. Køreplanen for konsekvensanalysen er desuden blevet offentliggjort på Kommissionens hjemmeside¹⁰.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

3.1. Omarbejdning (hele forordningen)

De fire SES-forordninger er blevet samlet i en enkelt forordning, hvilket har krævet en række ændringer i dem alle. Den nye forordning er inddelt i fem kapitler, der tager udgangspunkt i de berørte aktører:

- Kapitel I: Almindelige bestemmelser
- Kapitel II: Nationale myndigheder
- Kapitel III: Tjenesteudøvelse
- Kapitel IV: Luftrummet
- Kapitel V: Afsluttende bestemmelser

Desuden er dele af det indhold, som overlappede med den eksisterende forordning (EF) nr. 216/2008, udgået af SES-forordningerne, og visse mindre enkeltheder fra disse udgåede afsnit er blevet gengivet i forordning (EF) nr. 216/2008 for at understrege kontinuiteten. De fleste bestemmelser er udgået af forordning (EF) nr. 552/2004, som nu er ophævet i sin helhed, med undtagelse af visse enkeltheder vedrørende bilaget om bemyndigede organer, som er blevet indarbejdet i bilag I om kvalificerede organer, samt visse generelle beskrivende afsnit i bilag II, som er gengivet i bilag Vb i forordning (EF) nr. 216/2008 for at understrege behovet for at videreføre eksisterende politikker.

I tråd med det synspunkt, at Kommissionen bør fokusere på økonomisk regulering og især på præstationsordningen og SESAR, mens EASA (nu EAA i henhold til aftalen om standardisering af agenturer) skal støtte processen ved at koordinere al udformning af tekniske forskrifter, er der indføjet en ny artikel 28 for at beskrive den måde, hvorpå overensstemmelsen med SESAR-politikker og nye tekniske forskrifter kan sikres.

Endelig er de nye bestemmelser om gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, som følger af Lissabontraktaten, blevet indarbejdet i forordningen.

⁹ Som nævnt ovenfor vil ændringerne af EASA-grundforordningen have teknisk karakter og vil derfor ikke blive analyseret i forbindelse med konsekvensanalysen.

¹⁰ http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE.

3.2. Nationale myndigheder (artikel 3, 4 og 5 og artikel 2, definition 36)

Ifølge konsekvensanalysen skal der især sættes ind for at styrke de nationale myndigheder, både med hensyn til deres uafhængighed og deres ekspertise og ressourcer. Med henblik herpå beskriver artikel 3 den grad af uafhængighed, der kræves fra myndighedernes side over for de tjenesteudøvere, som de skal føre tilsyn med. Eftersom nogle medlemsstater er nødt til at foretage visse administrative omstruktureringer, indføres der en overgangsperiode, som løber frem til 2020. Der er desuden fastsat mere eksplicitte krav til de ansattes kompetencer og uafhængighed, og myndighedernes uafhængige finansiering er blevet styrket via ordningen med en route-afgifter (artikel 14).

For at forbedre myndighedernes ekspertise oprettes der med artikel 5 et netværk af nationale myndigheder, som bl.a. giver mulighed for at dele eksperter, således at landene kan drage nytte af eksperter fra andre medlemsstater.

Endelig er der blevet tilføjet en definition af begrebet "national tilsynsmyndighed", hvor det gøres klart, at i denne forordning betragtes kompetente myndigheder efter forordning (EF) nr. 216/2008 som nationale tilsynsmyndigheder, således at der ikke er behov for endnu et forvaltningsniveau.

3.3. Præstations- og afgiftsordninger (artikel 11, 12, 13 og 14)

Artikel 11 om en præstationsordning er blevet ændret for at sikre en mere effektiv fastsættelse af mål og give mulighed for at fokusere på målfastsættelse på lokalt niveau. Det åbner op for en mere oplyst og bedre tilpasset fastsættelse af mål.

Der er desuden foretaget små justeringer til støtte herfor i artikel 12 og 13 om afgifter, og teksten er tillige blevet ajourført, så bestemmelsen om finansiering af myndighedsopgaver også omfatter udvidelsen af EASA's beføjelser efter forordning (EF) nr. 1108/2009 til at varetage nogle af disse opgaver.

3.4. Funktionelle luftrumsblokke (artikel 16)

Denne artikel blev allerede ændret ved forordning (EF) nr. 1070/2009 for at give de funktionelle luftrumsblokke et større præstationsfokus, og denne proces er fortsat i forbindelse med denne revision. De funktionelle luftrumsblokke bør ikke betragtes som statiske luftrumsblokke, men som branchestyrede initiativer, der skal forsøge at forbedre den generelle tjenesteudøvelse. Det forudsætter, at branchen får større råderum til at udvikle funktionelle luftrumsblokke og også til at udtænke andre typer funktionelle luftrumsblokke, afhængig af, hvor de forventer at kunne skabe de største synergier. Denne artikel har derfor nu større fokus på fleksible "branchepartnerskaber", og de opnåede præstationsforbedringer vil blive anvendt som succeskriterium.

3.5. Støttetjenester (artikel 10 og artikel 2, definition 37)

Eftersom analysen har vist, at de største effektivitetsforbedringer kan opnås inden for de tjenester, der udøves til støtte for kernetjenesterne inden for luftfart, og eftersom disse tjenester i kraft af deres natur også kan udøves på markedsvilkår, udgår den tidligere artikel 9 i forordning (EF) nr. 550/2004 og erstattes af en artikel vedrørende udøvelse af støttetjenester efter de almindelige bestemmelser om offentlige indkøb. Det er fortsat et krav, at kernetjenesterne inden for luftfart, som betragtes som naturlige monopoler, skal udpeges, men støttetjenester bør kunne udvikles frit ved hjælp af det fulde ekspertisepotentiale også fra andre sektorer. Der er indføjet en beskyttelsesklausul, som bygger på modellen i artikel 4 i Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008, for at sikre, at vigtige sikkerhedsmæssige og økonomiske interesser ikke bringes i fare. Der indføres en overgangsperiode, som løber frem til 2020.

Endelig er der indføjet en definition af støttetjenester i artikel 2, nr. 37, for at præcisere, hvilke tjenester denne bestemmelse er rettet mod.

3.6. Netstyring (artikel 17 og artikel 2, definition 7, 9 og 10)

Artikel 19 om netstyring er blevet ajourført på to måder. For det første er den tidligere inkonsekvente artikel blevet omstruktureret, så listen over samtlige tjenester, som netforvalteren udøver, er opført i stk. 2, og elementer, som vedrørte de tekniske gennemførelsesbestemmelser om lufttrafikregulering – og altså ikke dem, som vedrørte selve netforvalteren – er flyttet til bilag Vb i forordning (EF) nr. 216/2008, som i forvejen indeholdt de relevante bestemmelser vedrørende trafikreguleringsregler. I den forbindelse nævnes luftfartsinformationsportalen nu i stk. 2, da denne tjeneste allerede i en vis udstrækning er underlagt netforvalteren, men ikke eksplicit er nævnt i forordningen.

For det andet er artiklen blevet tilpasset sprogbrugen i forordning (EF) nr. 1108/2009, således at "funktioner" nu benævnes "tjenester", og netforvalteren konsekvent behandles på samme måde som andre tjenesteudøvere hvad certificerings-, tilsyns- og sikkerhedskrav angår. Sprogbrugen i de relevante definitioner er blevet ajourført i overensstemmelse hermed.

Endelig er der i artikel 17 blevet indføjet en bestemmelse for at dække videreudviklingen af netforvalteren i retning af et branchepartnerskab senest i 2020.

3.7. Inddragelse af luftrumsbrugere (artikel 19)

Ifølge konsekvensanalysen er der behov for at indføre et større kundefokus i forbindelse med luftfartstjenesteudøvere. Der er udarbejdet en ny artikel 21 for at sikre, at luftrumsbrugere høres og også inddrages i godkendelsen af investeringsplaner.

4. FAKULTATIVE ELEMENTER

Der er udarbejdet en kortere separat begrundelse som ledsagetekst til de foreslåede ændringer af EASA-grundforordningen, dvs. forordning (EF) nr. 216/2008.

Forslaget har ingen indvirkning på EU-budgettet, da alle de funktioner, der er omhandlet i det, allerede findes i dag.

↓ 549/2004 (tilpasset)

2013/0186 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

~~om rammerne for oprettelse af et~~ ☒ om gennemførelsen af det ☒ fælles europæiske
luftrum

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

↓ 549/2004 (tilpasset)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om ☒ Den Europæiske Unions funktionsmåde ☒ ~~oprettelse af~~
~~Det Europæiske Fællesskab~~, særlig artikel ☒ 100 ☒ ~~80~~, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹¹,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹³,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

↓ ny

(1) Forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen")¹⁴, forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")¹⁵, forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen")¹⁶ og forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen")¹⁷ er blevet ændret

¹¹ EFT C 103 E af 30.4.2002, s. 1.

¹² EFT C 241 af 7.10.2002, s. 24.

¹³ EFT C 278 af 14.11.2002, s. 13.

¹⁴ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

¹⁵ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

¹⁶ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

¹⁷ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.

væsentligt. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør de af klarhedshensyn omarbejdes.

↓ 549/2004 betragtning 1

- (2) Gennemførelsen af den fælles transportpolitik kræver et effektivt lufttrafiksystem, der gør det muligt at afvikle lufttrafikken sikkert og regelmæssigt, således at den frie bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser lettes.

↓ 549/2004 betragtning 2
(tilpasset)

~~På sit ekstraordinære møde i Lissabon den 23. og 24. marts 2000 opfordrede Det Europæiske Råd Kommissionen til at fremsætte forslag om lufrumsstyring, lufttrafikstyring og lufttrafikregulering på grundlag af arbejdet i Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Lufrum, nedsat af Kommissionen. Denne gruppe, der bestod af navnlig civile og militære luftfartsmyndigheder i medlemsstaterne, aflagde rapport i november 2000.~~

↓ 1070/2009 betragtning 2
(tilpasset)

- (3) Med Europa-Parlamentets og Rådets vedtagelse af den første lovpakke om et fælles europæisk lufrum, nemlig forordning (EF) nr. 549/2004 ~~af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk lufrum ("rammeforordningen")~~, forordning (EF) nr. 550/2004 ~~af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske lufrum ("luftfartstjenesteforordningen")~~, forordning (EF) nr. 551/2004 ~~af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske lufrum ("lufrumsforordningen")~~, og forordning (EF) nr. 552/2004 ~~af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen")~~ er der fastlagt et solidt retsgrundlag for et homogent og sikkert lufttrafikstyringssystem (ATM-system).

↓ ny

Vedtagelsen af den anden lovpakke, dvs. forordning (EF) nr. 1070/2009, styrkede initiativet vedrørende det fælles europæiske lufrum yderligere i kraft af indførelsen af koncepterne præstationsordning og netforvalter, som skulle forbedre det europæiske lufttrafikstyringssystems præstation yderligere.

↓ 550/2004 betragtning 3
(tilpasset)

~~I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 fastsættes rammerne for oprettelsen af et fælles europæisk lufrum ("rammeforordningen")¹⁸.~~

↓ 551/2004 betragtning 4
(tilpasset)

~~I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 fastsættes rammerne for oprettelsen af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen")¹⁹.~~

↓ 551/2004 (tilpasset)

- (4) I artikel 1 i Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart anerkender de kontraherende stater, at "enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over luftrummet over dens territorium". Det er inden for rammerne af denne højhedsret, at ☒ Unionens ☒ Fællesskabets medlemsstater med forbehold af gældende internationale konventioner udøver en offentlig myndigheds beføjelser, når de kontrollerer lufttrafikken.
-

↓ 552/2004 betragtning 3
(tilpasset)

~~I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 ("rammeforordningen")²⁰ fastsættes rammerne for oprettelsen af et fælles europæisk luftrum.~~

↓ 1070/2009 betragtning 1

- (5) Gennemførelsen af den fælles transportpolitik kræver et effektivt lufttrafiksystem, der gør det muligt at afvikle lufttrafikken sikkert, regelmæssigt og bæredygtigt, idet kapaciteten optimeres og den frie bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser lettes.
-

↓ 1070/2009 betragtning 37

- (6) Den samtidige forfølgelse af målene om at øge sikkerhedsstandarderne for lufttrafikken og forbedre den generelle ydeevne for ATM og ANS for almindelig lufttrafik i Europa kræver, at der tages højde for den menneskelige faktor. Derfor bør medlemsstaterne overveje indførelsen af principperne om en åben rapporteringskultur ("just culture").
-

↓ 549/2004 betragtning 6
(tilpasset)

- (7) Medlemsstaterne har vedtaget en generel erklæring om militære spørgsmål i forbindelse med det fælles europæiske luftrum²¹. I henhold til denne erklæring bør medlemsstaterne navnlig udvide det civile/militære samarbejde og, hvis og i den udstrækning alle berørte medlemsstater anser det for nødvendigt, lette samarbejdet mellem deres væbnede styrker i alle sager i forbindelse med lufttrafikstyring.

¹⁹ ~~Jf. side 1 i denne EUT.~~

²⁰ ~~Se side 1 i denne EUT.~~

²¹ Se side 9 i denne EUT.

↓ 549/2004 betragtning 3

~~Hvis lufttrafiksystemet skal fungere tilfredsstillende, kræves der et ensartet, højt sikkerhedsniveau i luftfartstjenesterne, der muliggør en optimal udnyttelse af det europæiske luftrum og et ensartet, højt sikkerhedsniveau for lufttrafikken, i overensstemmelse med det forhold, at luftfartstjenester er en opgave af almen interesse, hvilket også omfatter public service-forpligtelser. Lufttrafiksystemet skal derfor anvendes i overensstemmelse med de højeste standarder for ansvarsbevidsthed og kompetence.~~

↓ 549/2004 betragtning 4

~~Initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum bør gennemføres i overensstemmelse med de forpligtelser, der følger af Fællesskabets og dets medlemsstaters medlemskab af Eurocontrol og med de principper, der er fastlagt i Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart.~~

↓ 549/2004 betragtning 5
(tilpasset)

- (8) Beslutninger vedrørende indholdet, omfanget og gennemførelsen af militære operationer og militær træningsflyvning henhører ikke under ☒ Unionens ☒ Fællesskabets beføjelser ☒ efter artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ☒.
-

↓ 549/2004 betragtning 23
(tilpasset)

~~Aftaler om udvidet samarbejde i forbindelse med anvendelsen af Gibraltar-lufthavn blev indgået i London den 2. december 1987 af Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige i en fælles erklæring fra de to landes udenrigsministre, og disse aftaler er endnu ikke trådt i kraft.~~

↓ 550/2004 betragtning 1
(tilpasset)
⇒ ny

- (9) Medlemsstaterne har i forskelligt omfang omstruktureret deres nationale luftfartstjenesteudøvere ved at give dem større selvstændighed og frihed til at udøve tjenester. Det er ~~under disse nye forhold~~ ⇒ under de nuværende teknologiske forhold ⇐ i stigende grad nødvendigt at ⇒ sikre, at der findes et velfungerende indre marked for de tjenester, som kan udøves på markedsvilkår, og at ⇐ minimumskrav med hensyn til almenhedens interesse bliver tilgodeset ⇒ for så vidt angår de tjenester, der betragtes som naturlige monopoler ⇐.
-

↓ 550/2004 betragtning 4

~~For at oprette det fælles europæiske luftrum bør der vedtages foranstaltninger, der sikrer, at luftfartstjenester udøves sikkert og effektivt på en måde, som er forenelig med~~

~~organisationen og udnyttelsen af luftrummet som fastsat i Europa Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen")²². Det er vigtigt at fastlægge en harmoniseret ramme for udøvelsen af luftfartstjenester, for at luftrumsbrugernes behov kan tilgodeses i tilstrækkeligt omfang, og lufttrafikken reguleres sikkert og effektivt.~~

↓ 551/2004 betragtning 1

~~Oprettelse af et fælles europæisk luftrum kræver, at luftrumets organisation og udnyttelse reguleres efter harmoniserede principper.~~

↓ 551/2004 betragtning 2
(tilpasset)

~~I rapporten fra november 2000 fra Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Luftrum anføres det, at luftrummet bør udformes, reguleres og styres strategisk på et europæisk grundlag.~~

↓ 551/2004 betragtning 3
(tilpasset)

~~I Kommissionens meddelelse af 30. november 2001 om oprettelse af et fælles europæisk luftrum foreslås der strukturelle reformer, så der kan oprettes et fælles europæisk luftrum gennem en gradvist mere integreret luftrumsstyring og udvikling af nye koncepter og procedurer for lufttrafikstyring.~~

↓ 551/2004 betragtning 6

~~Luftrummet er en fælles ressource for alle brugerkategorier, som bør udnyttes fleksibelt af dem alle for at sikre lige adgang og gennemsikkelige vilkår, idet der dog må tages hensyn til medlemsstaternes sikkerheds- og forsvarsbehov og til deres forpligtelser i internationale organisationers regi.~~

↓ 551/2004 betragtning 7

~~Effektiv luftrumsstyring er en nødvendig forudsætning for at kunne øge lufttrafiksystemets kapacitet, tilgode de forskellige brugerbehov optimalt og udnytte luftrummet så fleksibelt som muligt.~~

↓ 552/2004 betragtning 1

~~For at oprette det fælles europæiske luftrum bør der træffes foranstaltninger vedrørende systemer, komponenter og tilhørende procedurer med henblik på at sikre interoperabiliteten i det europæiske lufttrafikstyringsnet (EATMN), idet disse foranstaltninger bør stemme overens med udøvelsen af luftfartstjenester som fastsat i Europa Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum~~

²²

Se side 20 i denne EUT.

~~("luftfartstjenesteforordningen")²³ og med organisationen og udnyttelsen af luftrummet som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen")²⁴.~~

↓ 552/2004 betragtning 2
(tilpasset)

~~I rapporten fra Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Luftrum slås det fast, at der er behov for at fastsætte tekniske regler på grundlag af den nye metode i overensstemmelse med Rådets resolution af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder²⁵, hvor væsentlige krav, regler og standarder er komplementære og samstemmende.~~

↓ 552/2004 betragtning 4
(tilpasset)

~~Rapporten fra Gruppen på Højt Plan har bekræftet, at selv om der er gjort fremskridt i de senere år hen imod homogen drift af det europæiske lufttrafikstyringsnet, er situationen stadig utilfredsstillende, idet integrationen mellem de nationale lufttrafikstyringssystemer fortsat er ringe, og det går langsomt med at indføre de nye driftskoncepter og teknologier, som er en forudsætning for at kunne levere den påkrævede kapacitetsforøgelse.~~

↓ 552/2004 betragtning 5

~~En øget integration på fællesskabsniveau vil føre til større effektivitet, lavere omkostninger i forbindelse med anskaffelse og vedligeholdelse af systemer samt bedre samordning af driften.~~

↓ 552/2004 betragtning 6

~~Der anvendes overvejende nationale tekniske specifikationer ved anskaffelser, og dette har ført til opsplitning af markedet for systemer, hvilket ikke letter industrisamarbejdet på fællesskabsplan. Det er således særlig industrien, der mærker virkningerne, eftersom den i udstrakt grad må tilpasse sine produkter til det enkelte lands marked. Udvikling og implementering af ny teknologi bliver på denne måde et unødigt vanskeligt forehavende, og indførelsen af nye driftskoncepter, der er nødvendige for at øge kapaciteten, forsinkes.~~

↓ 549/2004 betragtning 8)

~~Af disse grunde og med henblik på at udvide det fælles europæiske luftrum til at omfatte et større antal europæiske lande bør Fællesskabet under hensyntagen til udviklingen inden for Eurocontrol opstille en række fælles mål og en handlingsplan, som kan mobilisere Fællesskabets, medlemsstaternes og de forskellige økonomiske~~

²³ Se side 10 i denne EUT.

²⁴ Se side 20 i denne EUT.

²⁵ EFT C 136 af 4.6.1985, s. 1.

interessenters indsats for at skabe et mere integreret operativt luftrum, nemlig det fælles europæiske luftrum.

↓ 549/2004 betragtning 24

Målet for denne forordning, nemlig oprettelsen af et fælles europæisk luftrum, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan, idet der dog i gennemførelsesbestemmelser skal tages hensyn til specifikke lokale forhold. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

↓ 549/2004 betragtning 9

Hvor medlemsstaterne handler for at sikre opfyldelsen af fællesskabskrav, bør de myndigheder, der verificerer overensstemmelsen, være tilstrækkeligt uafhængige af luftfartstjenesteudøvere.

↓ 549/2004 betragtning 10

Luftfartstjenester, navnlig lufttrafiktjenester, der kan sammenlignes med offentlige myndigheder, kræver en funktionel eller strukturel adskillelse og antager meget forskellige retlige former i de forskellige medlemsstater.

↓ 549/2004 betragtning 11

Hvor der kræves uafhængig revision af luftfartstjenesteudøvere, bør de inspektioner, der foretages af de officielle revisionsmyndigheder i de medlemsstater, hvor disse tjenester udøves af administrationen, eller af et offentligt organ, som er underlagt ovennævnte myndigheders tilsyn, anerkendes som en uafhængig revision, uanset om de revisionsberetninger, der udarbejdes, offentliggøres eller ej.

↓ 1070/2009 betragtning 9

- (10) For at sikre et sammenhængende og forsvarligt tilsyn med luftfartstjenesterne i Europa bør de nationale tilsynsmyndigheder garanteres en tilstrækkelig uafhængighed og tilstrækkelige midler. Denne uafhængighed bør ikke forhindre disse myndigheder i at varetage deres opgaver inden for en administrativ ramme.
-

↓ 1070/2009 betragtning 10

- (11) De nationale tilsynsmyndigheder har en central rolle i gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, og Kommissionen bør derfor lette samarbejdet imellem dem for at muliggøre udveksling af bedste praksis og udvikle en fælles strategi, herunder gennem øget samarbejde på regionalt plan. Dette samarbejde bør foregå regelmæssigt.

↓ 550/2004 betragtning 6

~~Det påhviler medlemsstaterne at overvåge, at luftfartstjenesterne udøves sikkert og effektivt, og at kontrollere, at luftfartstjenesteudøverne opfylder de fælles krav, der er fastsat på fællesskabsplan.~~

↓ 550/2004 betragtning 7

~~Medlemsstaterne bør have mulighed for at overdrage det til anerkendte organisationer, der har den fornødne tekniske erfaring, at verificere, at luftfartstjenesteudøverne opfylder de fælles krav, der er fastsat på fællesskabsplan.~~

↓ 549/2004 betragtning 20

~~De sanktioner, der gælder for overtrædelse af denne forordning og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3, skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning uden at begrænse sikkerheden.~~

↓ 549/2004 betragtning 17

~~Arbejdsmarkedets parter bør på passende måde informeres og høres om alle foranstaltninger, der har vigtige sociale virkninger. Sektordialogudvalget, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan²⁶, bør ligeledes høres.~~

↓ 1070/2009 betragtning 11
(tilpasset)

(12) Arbejdsmarkedets parter bør informeres bedre og høres om alle foranstaltninger, der har vigtige sociale virkninger. På ☒ EU-plan ☒ ~~fællesskabsplan~~ bør Sektordialogudvalget, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF²⁷, ligeledes høres.

↓ 550/2004 betragtning 11

~~Betingelser, der knyttes til et certifikat, bør være objektivt begrundede og bør være ikke-diskriminerende, rimelige og gennemskuelige samt forenelige med de relevante internationale standarder.~~

↓ 550/2004 betragtning 2
(tilpasset)

~~I rapporten fra november 2000 fra Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Luftrum slås det fast, at der er behov for regler på fællesskabsniveau for at skelne mellem regulering og tjenesteudøvelse og for at indføre en certificeringsordning, der tager~~

²⁶ EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

²⁷ EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

~~sigte på at tilgodese kravene med hensyn til almenhedens interesse, især for så vidt angår sikkerhed, samt for at forbedre mekanismerne for afgiftsopkrævning.~~

↓ 550/2004 betragtning 10

~~Der bør uden at bryde kontinuiteten i tjenesteudøvelsen indføres en fælles ordning for certificering af luftfartstjenesteudøvere, hvorved man fastlægger udøvernes rettigheder og forpligtelser.~~

↓ 550/2004 betragtning 12

~~Alle medlemsstater bør gensidigt anerkende hinandens certifikater, så luftfartstjenesteudøvere inden for rammerne af sikkerhedskravene kan udøve tjenester i en anden medlemsstat end det land, hvori de fik tildelt deres certifikat.~~

↓ 550/2004 betragtning 14

~~Med henblik på at fremme en sikker afvikling af lufttrafikken på tværs af medlemsstaternes grænser til gavn for lufrumsbrugere og deres passagerer bør certificeringsordningen tilvejebringe en ramme, der tillader medlemsstaterne at udpege lufttrafiktjenesteudøvere uden hensyn til, hvor de er blevet certificeret.~~

↓ 550/2004 betragtning 5

~~Udøvelse af lufttrafiktjenester som omhandlet i denne forordning er forbundet med udøvelse af en offentlig myndigheds beføjelser, som ikke er af en økonomisk art, der kan begrunde anvendelse af traktatens konkurrenceregler.~~

↓ 550/2004 betragtning 13

⇒ ny

(13) Udøvelse af kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester samt ⇒ meteorologiske informationstjenester ⇐ og luftfartsinformationstjenester bør tilrettelægges på markedsvilkår, men samtidig bør der tages hensyn til de særlige karakteristika ved sådanne tjenester, og der bør opretholdes et højt sikkerhedsniveau.

↓ 550/2004 betragtning 15

~~På grundlag af en analyse af de sikkerhedsmæssige hensyn bør medlemsstaterne kunne udpege en eller flere vejrtjenesteudøvere for så vidt angår hele eller en del af det lufrum, der hører ind under deres ansvarsområde, uden at skulle iværksætte en udbudsprocedure.~~

↓ 550/2004 betragtning 19

~~Betingelserne for opkrævning af afgifter fra lufrumsbrugere bør være rimelige og gennemskuelige.~~

↓ 550/2004 betragtning 20

~~Brugerafgifter bør være en betaling for brug af de faciliteter og tjenester, som luftfartstjenesteudøvere og medlemsstaterne stiller til rådighed. Brugerafgifternes størrelse bør stå i et rimeligt forhold til omkostningerne under hensyntagen til målene om sikkerhed og økonomisk effektivitet.~~

↓ 550/2004 betragtning 21

(14) Der bør ikke finde nogen forskelsbehandling sted mellem lufrumsbrugere for så vidt angår adgang til ækvivalente luftfartstjenester.

↓ 550/2004 betragtning 22

~~Luftfartstjenesteudøvere tilbyder visse faciliteter og tjenester, som har direkte relation til flyvning med luftfartøjer, og omkostningerne herved bør de kunne få dækket efter "brugeren betaler" princippet, dvs. at lufrumsbrugere bør betale for de omkostninger, de forårsager, på selve brugsstedet eller så tæt som muligt på dette.~~

↓ 550/2004 betragtning 23

~~Det er vigtigt at sikre, at de omkostninger, som sådanne tjenester eller faciliteter giver anledning til, er gennemskuelige. Derfor bør lufrumsbrugere orienteres om enhver ændring af afgiftsordningen eller afgifternes størrelse; sådanne ændringer eller investeringer, som luftfartstjenesteudøvere foreslår, bør forklares som led i en udveksling af oplysninger mellem udøvrernes ledelsesorganer og lufrumsbrugere.~~

↓ 550/2004 betragtning 24

~~Der bør være mulighed for at tilpasse afgifterne for derigennem at bidrage til at gøre systemets samlede kapacitet så stor som mulig. Økonomiske incitamenter kan være et hensigtsmæssigt redskab til at fremskynde indførelsen af kapacitetsforøgende jordbaseret eller luftbåret udstyr, til at belønne gode resultater eller til at afbøde ulemperne ved at vælge mindre ideelle ruteføringer.~~

↓ 550/2004 betragtning 25

~~Inden for rammerne af de indtægter, der indhentes for at opnå et rimeligt afkast, samt i direkte sammenhæng med de besparelser, som effektivitetsforbedringerne medfører, bør Kommissionen undersøge muligheden for at oprette en reserve med det formål at undgå pludselige afgiftsstigninger for lufrumsbrugere i perioder med reduceret trafik.~~

↓ 550/2004 betragtning 26

~~Kommissionen bør undersøge muligheden for at indføre midlertidig økonomisk støtte til foranstaltninger, som kan øge kapaciteten inden for det europæiske flyvekontrollsystem som helhed.~~

↓ 1070/2009 betragtning 7
(tilpasset)

- (15) Konceptet med fælles projekter, der tager sigte på at hjælpe luftrumsbrugere og/eller luftfartstjenesteudøvere med at forbedre den kollektive luftfartsinfrastruktur, udøvelsen af luftfartstjenester og brugen af luftrummet, især dem der måtte være nødvendige for implementeringen af ATM-masterplanen $\boxtimes$ som godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF²⁸, i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 $\boxtimes$, bør ikke få indflydelse på allerede eksisterende projekter, der er vedtaget af en eller flere medlemsstater med lignende målsætninger. Bestemmelserne om finansiering af implementeringen af fælles projekter bør ikke berøre udformningen af disse fælles projekter. Kommissionen kan foreslå, at fællesskabsmidler, såsom midler til transeuropæiske net eller ydelser fra Den Europæiske Investeringsbank, kan anvendes til at støtte fælles projekter, især for at fremskynde implementeringen af SESAR-programmet inden for den flerårige finansielle ramme. Uden at det berører adgangen til denne finansiering, bør medlemsstaterne frit kunne træffe afgørelse om, hvordan indtægter fra auktionering af tilladelser til luftfartssektoren i medfør af emissionshandelsordningen skal anvendes, og i denne forbindelse overveje, hvorvidt en del af disse indtægter eventuelt skal bruges til at finansiere fælles projekter i forbindelse med funktionelle luftrumsblokke.
-

↓ 550/2004 betragtning 27

~~Kommissionen bør regelmæssigt vurdere fastlæggelsen og opkrævningen af afgifter fra luftrumsbrugere i samarbejde med Eurocontrol og med nationale tilsynsmyndigheder og luftrumsbrugere.~~

↓ 551/2004 betragtning 8

~~Eurocontrols aktiviteter bekræfter, at det ikke er realistisk at udvikle rutenettet og luftrumsstrukturen isoleret i hver medlemsstat, eftersom alle medlemsstater er en integrerende del af det europæiske lufttrafikstyringsnet, både inden for og uden for Fællesskabet.~~

↓ 551/2004 betragtning 13

~~Det er vigtigt at skabe en fælles, harmoniseret luftrumsstruktur for så vidt angår ruter og sektorer, at basere den nuværende og fremtidige organisation af luftrummet på fælles principper og at udforme og styre luftrummet efter harmoniserede regler.~~

↓ ny

- (16) Konceptet med en netforvalter er afgørende, hvis lufttrafikstyringens præstation på netniveau skal forbedres, idet det indebærer centralisering af udøvelsen af visse tjenester, som bedst udøves på netniveau. For at lette håndteringen af en luftfartskrise bør koordineringen af en sådan krise varetages af netforvalteren.

²⁸ EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41.

- (17) Kommissionen, der er overbevist om, at en sikker og effektiv udnyttelse af luftrummet kun kan opnås gennem et tæt samarbejde mellem civile og militære luftrumsbrugere, der hovedsageligt bygger på konceptet om en fleksibel udnyttelse af luftrummet og en effektiv civil/militær koordinering som fastlagt af ICAO, understreger betydningen af at styrke det civile/militære samarbejde mellem civile og militære luftrumsbrugere.
- (18) Præcise informationer om luftrumsstatus og om de enkelte lufttrafiksituationer og rettidig formidling heraf til civile og militære flyveledere har direkte indvirkning på operationernes sikkerhed og effektivitet. Rettidig adgang til opdaterede informationer om luftrumsstatus er væsentlig for alle parter, der ønsker at udnytte disponible luftrumsstrukturer, når de indleverer eller genindleverer deres flyveplan.

↓ 550/2004 betragtning 16

~~Luftfartstjenesteudøvere bør gennem passende ordninger etablere og opretholde et nært samarbejde med de militære myndigheder, der er ansvarlige for aktiviteter, som kan påvirke den almene lufttrafik.~~

↓ 550/2004 betragtning 17

~~Alle luftfartstjenesteudøveres regnskaber bør være så gennemskuelige som muligt.~~

↓ 550/2004 betragtning 18

~~Indførelsen af harmoniserede principper og betingelser for adgang til operationelle data bør lette udøvelsen af luftfartstjenester og lette luftrumsbrugernes og lufthavnernes driftsbetingelser under nye forhold.~~

↓ 551/2004 betragtning 9

~~Der bør oprettes et gradvist mere integreret operativt luftrum for almen en route lufttrafik i det øvre luftrum; grænsefladen mellem dette luftrum og det nedre luftrum bør fastlægges i overensstemmelse hermed.~~

↓ 551/2004 betragtning 10

~~En europæisk øvre flyveinformationsregion, der omfatter det øvre luftrum under medlemsstaternes ansvarsområde inden for denne forordnings anvendelsesområde, vil kunne lette den fælles planlægning og offentliggørelsen af luftfartsinformation med henblik på at afhjælpe regionale flaskehalse.~~

↓ 1070/2009 betragtning 30
(tilpasset)

- (19) Tilvejebringelsen af moderne, komplet og tidstro luftfartsinformation af høj kvalitet har væsentlig indflydelse på sikkerheden og letter adgangen til Fællesskabets ☒ Unionens ☒ luftrum og den frie bevægelighed inden for dette. Med ATM-masterplanen for øje bør Fællesskabet ☒ Unionen ☒ tage initiativ til at modernisere denne sektor i samarbejde med Eurocontrol ☒ netforvalteren ☒ og sikre, at brugere

kan få adgang til disse data via et fælles offentligt kontaktpunkt, der leverer en moderne, brugervenlig og valideret integreret briefing.

↓ 551/2004 betragtning 11

Luftrumsbrugerne har ikke alle de samme betingelser med hensyn til adgang til og fri bevægelighed i Fællesskabets luftrum. Dette skyldes manglende harmonisering af luftrumsklassifikationen.

↓ 551/2004 betragtning 12

Omstruktureringen af luftrummet bør baseres på driftsmæssige krav uden hensyn til eksisterende grænser. Fælles generelle principper for oprettelse af ensartede funktionelle luftrumsblokke bør udarbejdes efter høring af og på grundlag af teknisk rådgivning fra Eurocontrol.

↓ 551/2004 betragtning 14

Konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet bør anvendes effektivt. Udnyttelsen af luftrumssektorerne bør optimeres, navnlig i perioder med tæt almen lufttrafik og i stærkt trafikerede luftrum, gennem samarbejde mellem medlemsstaterne om anvendelsen af disse sektorer til militære operationer og militær træningsflyvning. Det er derfor nødvendigt at afsætte passende ressourcer til effektivt at implementere konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet under hensyn til såvel civile som militære behov.

↓ 551/2004 betragtning 15

Medlemsstaterne bør bestræbe sig for at samarbejde med nabomedlemsstater om gennemførelsen af den fleksible udnyttelse af luftrummet på tværs af nationale grænser.

↓ 551/2004 betragtning 16

Forskellene i organiseringen af civil/militært samarbejde i Fællesskabet begrænser ensartet og rettidig luftrumsstyring og gennemførelse af ændringer. Skal det fælles europæiske luftrum virkeliggøres, er der brug for et effektivt samarbejde mellem civile og militære myndigheder, uden at dette dog berører medlemsstaternes prerogativer og ansvar på forsvarsområdet.

↓ 551/2004 betragtning 17

Hvor anvendelsen af fælles principper og kriterier virker hæmmende på militære operationer og militær træningsflyvning, bør det sikres, at sådan flyvning kan gennemføres sikkert og effektivt.

↓ 551/2004 betragtning 18

~~Der bør træffes passende foranstaltninger til at effektivisere lufttrafikreguleringen for at bistå eksisterende operationelle enheder, herunder Eurocontrols centrale trafikreguleringsenhed (CFMU), med at sikre effektive flyvninger.~~

↓ 552/2004 betragtning 10

~~Der bør udarbejdes gennemførelsesbestemmelser vedrørende systemernes interoperabilitet, når dette er nødvendigt for at supplere eller præcisere de væsentlige krav. Sådanne gennemførelsesbestemmelser bør desuden udarbejdes, hvor det er nødvendigt for at lette samordnet indførelse af nye aftalte og validerede driftskoncepter og teknologier. Disse bestemmelser bør til enhver tid overholdes. Bestemmelserne bør bygge på regler og standarder, der er udarbejdet af internationale organisationer som Eurocontrol og ICAO.~~

↓ 552/2004 betragtning 7

~~Alle, der er involveret i lufttrafikstyring, har derfor interesse i at få etableret en ny form for partnerskab, der inddrager alle parter på en afbalanceret måde og stimulerer kreativiteten og udvekslingen af viden, erfaringer og risici. Et sådant partnerskab bør sigte mod i samarbejde med industrien at opstille et sammenhængende sæt fællesskabsspecifikationer, der kan imødekomme det bredest mulige spektrum af behov.~~

↓ 552/2004 betragtning 11

~~Udvikling og vedtagelse af fællesskabsspecifikationer vedrørende det europæiske lufttrafikstyringsnet samt dets systemer, komponenter og tilhørende procedurer er et egnet middel til at fastlægge de tekniske og driftsmæssige betingelser, der er nødvendige for at opfylde de væsentlige krav og overholde de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet. Overholdelse af offentliggjorte fællesskabsspecifikationer, hvilket forbliver frivilligt, skaber en formodning om, at de væsentlige krav er opfyldt og de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet overholdt.~~

↓ 552/2004 betragtning 12

~~Fællesskabsspecifikationer bør udformes af de europæiske standardiseringsorganer i samarbejde med European Organisation for Civil Aviation Equipment (Eurocae) og af Eurocontrol i overensstemmelse med Fællesskabets almindelige standardiseringsprocedurer.~~

↓ 552/2004 betragtning 13

~~Procedurerne for vurdering af komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed bør bygge på modulerne i Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af "CE-overensstemmelsesmærkningen", med henblik på~~

anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering²⁹. Disse moduler bør i nødvendigt omfang kunne udvides til at dække særlige behov hos de berørte industrier.

↓ 552/2004 betragtning 14

Det drejer sig om et lille marked, som omfatter systemer og komponenter, der næsten udelukkende bruges til lufttrafikstyring og ikke er bestemt for almindelige forbrugere. Det ville derfor være urimeligt at CE-mærke komponenter, da en fabrikanterklæring om overensstemmelse på grundlag af en vurdering af overensstemmelsen og/eller anvendelsesegnheden er tilstrækkelig. Dette bør ikke berøre fabrikanternes pligt til at CE-mærke visse komponenter for at angive, at disse er i overensstemmelse med anden EF-lovgivning, som de er omfattet af.

↓ 552/2004 betragtning 15

Ibrugtagning af lufttrafikstyringssystemer bør betinges af, at opfyldelsen af de væsentlige krav og overholdelsen af de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet er verificeret. Brug af fællesskabsspecifikationer skaber en formodning om, at de væsentlige krav er opfyldt og de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet overholdt.

↓ 552/2004 betragtning 16

Den fulde anvendelse af denne forordning bør tilvejebringes gennem en overgangsstrategi, som tilstræber at nå målene for denne forordning uden at skabe urimelige cost-benefit-hindringer for en bevarelse af den eksisterende infrastruktur.

↓ 549/2004 betragtning 7

Luftrummet udgør en begrænset ressource, og en optimal og effektiv udnyttelse er kun mulig, hvis alle brugeres behov tages i betragtning, og hvis de, hvor det er relevant, er repræsenteret under hele udviklings- og beslutningsprocessen og gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, herunder i Udvalget for det Fælles Luftrum.

↓ 549/2004 betragtning 25

De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tildeles Kommissionen³⁰.

↓ 549/2004 betragtning 26
(tilpasset)

I henhold til artikel 8, stk. 2, i standardforretningsordenen for udvalg³¹, jf. artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, kan formanden for et udvalg indbyde tredjemand til at deltage i

²⁹ EFT L 220 af 30.8.1993, s. 23.

³⁰ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

³¹ EFT C 38 af 6.2.2001, s. 3.

~~udvalgets møder. Formanden for Udvalget for det Fælles Luftrum bør, når dette er relevant, indbyde repræsentanter for Eurocontrol til at deltage i møder som observatører eller eksperter.~~

↓ 549/2004 betragtning 18

~~Interessenter som f.eks. luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, lufthavne, fabrikanter og faglige sammenslutninger bør have mulighed for at rådgive Kommissionen om de tekniske aspekter af gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.~~

↓ 549/2004 betragtning 12

~~Det fælles europæiske luftrum bør udvides til at omfatte europæiske tredjelande, enten inden for rammerne af Fællesskabets deltagelse i Eurocontrols arbejde — når Fællesskabet har tiltrådt Eurocontrol — eller gennem aftaler, som Fællesskabet indgår med disse lande.~~

↓ 549/2004 betragtning 13

~~Fællesskabets tiltrædelse af Eurocontrol er et vigtigt led i oprettelsen af et fælleseuropæisk luftrum.~~

↓ 549/2004 betragtning 14

~~I forbindelse med oprettelsen af det fælles europæiske luftrum bør Fællesskabet i passende omfang indgå i så nært et samarbejde som muligt med Eurocontrol for at sikre synergi i regeludstedelsen og samstemmende strategier og undgå overlappning mellem de to parter.~~

↓ 549/2004 betragtning 15
(tilpasset)

~~I henhold til konklusionerne fra Gruppen på Højt Plan er Eurocontrol det organ, der har den relevante ekspertise til at støtte Fællesskabet i dets rolle som regeludsteder. Der bør derfor for sager, der hører ind under Eurocontrols ansvarsområde, udarbejdes gennemførelsesbestemmelser på grundlag af mandater til Eurocontrol og på betingelser, der skal indgå i rammerne for samarbejdet mellem Kommissionen og Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 betragtning 16

~~Udarbejdelsen af de foranstaltninger, der er nødvendige for at oprette det fælles europæiske luftrum, forudsætter en bred høring af økonomiske og sociale interessenter.~~

↓ 550/2004 betragtning 8

~~For at lufttransportsystemet kan fungere tilfredsstillende, er det endvidere nødvendigt, at luftfartstjenesteudøverne anvender de samme høje sikkerhedsstandarder.~~

↓ 550/2004 betragtning 9

~~Der bør foretages en harmonisering af licensordningerne for flyveledere for at øge antallet af flyveledere og fremme gensidig anerkendelse af licenser~~

↓ 550/2004 betragtning 28

~~Oplysninger vedrørende luftfartstjenesteudøvere er meget følsomme, og de nationale tilsynsmyndigheder bør derfor ikke videregive oplysninger, som er omfattet af tavshedspligt, hvilket dog ikke må hindre, at der tilrettelægges en ordning for overvågning og offentliggørelse af udøvernes præstationer~~

↓ 549/2004 betragtning 19

~~Det bør under behørig hensyntagen til opretholdelsen af et højt sikkerhedsniveau regelmæssigt evalueres, hvordan luftfartstjenestesystemet som helhed fungerer på europæisk plan, for at sikre, at de vedtagne foranstaltninger er effektive, og for at kunne foreslå yderligere foranstaltninger.~~

↓ 549/2004 betragtning 21

~~Virkningerne af de foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning, bør evalueres på grundlag af de rapporter, som Kommissionen regelmæssigt skal forelægge.~~

↓ 551/2004 betragtning 19

~~Det bør overvejes at udvide konceptet for det øvre luftrum til at omfatte det nedre luftrum i overensstemmelse med en tidsplan og relevante undersøgelser~~

↓ 549/2004 betragtning 22

~~Denne forordning berører ikke medlemsstaternes beføjelse til at fastsætte bestemmelser om organisationen af deres væbnede styrker. Denne beføjelse kan foranledige medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger, der sikrer, at deres væbnede styrker har tilstrækkeligt luftrum til at opretholde et passende uddannelses- og træningsberedskab. Der bør derfor fastsættes en beskyttelsesklause, der gør det muligt at udøve denne beføjelse.~~

↓ 552/2004 betragtning 19
(tilpasset)

~~Af hensyn til retssikkerheden er det vigtigt at sørge for, at substansen i visse bestemmelser i fællesskabslovgivningen, der er vedtaget med hjemmel i direktiv 93/65/EØF, fortsat vil være gældende uændret. Det vil tage en vis tid at vedtage de gennemførelsesbestemmelser, der svarer til nævnte bestemmelser, i henhold til denne forordning~~

↓ 552/2004 betragtning 18
(tilpasset)

~~Rådets direktiv 93/65/EØF af 19. juli 1993 om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air traffic management equipment and systems)³², omhandler kun ordregivende myndigheders forpligtelser. Denne forordning er mere omfattende, idet den vedrører alle interessenters forpligtelser, herunder luftfartstjenestudøvere, lufrumsbrugere, industrien og lufthavne, og både giver mulighed for at fastsætte regler, der gælder for alle, og for at vedtage fællesskabsspecifikationer, der, selv om de er frivillige, skaber en formodning om opfyldelse af de væsentlige krav. Derfor bør direktiv 93/65/EØF, Kommissionens direktiv 97/15/EF af 25. marts 1997 om vedtagelse af Eurocontrolstandarder og om ændring af Rådets direktiv 93/65/EØF om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air traffic management equipment and systems)³³ og Kommissionens forordning (EF) nr. 2082/2000 af 6. september 2000 om vedtagelse af Eurocontrolstandarder og om ændring af direktiv 97/15/EF³⁴ samt Kommissionens forordning (EF) nr. 980/2002 af 4. juni 2002 om ændring af forordning (EF) nr. 2082/2000 ophæves efter en overgangsperiode.~~

↓ 552/2004 betragtning 8

~~Det indre marked er et fællesskabsmål, og foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning, bør derfor bidrage til gradvis at udvikle det indre marked inden for denne sektor.~~

↓ 552/2004 betragtning 9

~~Der må derfor fastsættes væsentlige krav, som skal gælde for det europæiske lufttrafikstyringsnet og for dets systemer, komponenter og tilhørende procedurer.~~

↓ 552/2004 betragtning 17

~~Inden for rammerne af den relevante fællesskabslovgivning bør der tages behørigt hensyn til behovet for at sikre~~

~~— harmoniserede betingelser for adgang til og effektiv udnyttelse af radiofrekvenserne, hvilket er nødvendigt for implementeringen af det fælles europæiske luftrum, herunder aspekter vedrørende elektromagnetisk kompatibilitet~~

~~— beskyttelse af Safety of Life-tjenester mod skadelig interferens~~

~~— effektiv og hensigtsmæssig udnyttelse af frekvenser, som tildeles luftfartssektoren og forvaltes af denne alene.~~

³² ~~EFT L 187 af 29.7.1993, s. 52. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).~~

³³ ~~EFT L 95 af 10.4.1997, s. 16. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 2082/2000 (EFT L 254 af 9.10.2000, s. 1).~~

³⁴ ~~EFT L 254 af 9.10.2000, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 980/2002 (EFT L 150 af 8.6.2002, s. 38).~~

- (20) Af hensyn til de ændringer, der blev indført med forordning (EF) nr. 1108/2009 og (EF) nr. 1070/2009, er det, jf. artikel 65a i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur³⁵, nødvendigt at bringe indholdet i denne forordning i overensstemmelse med indholdet i forordning (EF) nr. 216/2008.
- (21) De tekniske bestemmelser i forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004, som blev vedtaget i 2004 og 2009, bør desuden ajourføres, og der bør foretages tekniske korrektioner for at tage hensyn til udviklingen.
- (22) Denne forordnings geografiske anvendelsesområde, som også omfatter ICAO NAT-området, bør ændres af hensyn til de eksisterende og planlagte ordninger for udøvelse af luftfartstjenester og behovet for at sikre en ensartet anvendelse af reglerne på luftfartstjenesteudøvere og luftrumsbrugere, der opererer i dette område.
- (23) Netforvalterens funktion bør i lyset af dennes rolle som operationel organisation og i lyset af den fortsatte reform af Eurocontrol videreudvikles i retning af et branchestyrket partnerskab.
- (24) Konceptet med funktionelle luftrumsblokke, der har til formål at forbedre samarbejdet mellem luftfartstjenesteudøvere, er et vigtigt redskab til at forbedre det europæiske lufttrafikstyringssystems præstation. For at styrke dette redskab yderligere bør de funktionelle luftrumsblokke gøres mere præstationsorienterede og bygge på branchepartnerskaber, og branchen bør lettere kunne ændre luftrumsblokkene med henblik på at nå og om muligt overgå præstationsmålene.
- (25) De funktionelle luftrumsblokke bør fungere på en fleksibel måde, der bringer tjenesteudøvere fra hele Europa sammen, så de kan udnytte hinandens styrker. Denne fleksibilitet bør give mulighed for synergier mellem udøvere uanset deres geografiske placering eller nationalitet og give mulighed for, at der opbygges forskellige former for tjenesteudøvelse under bestræbelserne på at forbedre præstationen.
- (26) For at styrke luftfartstjenesteudøveres kundefokus og give luftrumsbrugere bedre mulighed for at påvirke beslutninger, som berører dem, bør den måde, hvorpå interessenter høres og inddrages i luftfartstjenesteudøveres vigtige operationelle beslutninger, gøres mere effektiv.
- (27) Præstationsordningen er et vigtigt redskab til økonomisk regulering af luftfartstjenester, og kvaliteten og uafhængigheden af beslutninger, der træffes i henhold til ordningen, bør fastholdes og om muligt forbedres.
- (28) For at tage hensyn til den tekniske eller operationelle udvikling, navnlig ved at ændre bilagene eller ved at supplere bestemmelserne om netstyring og præstationsordningen, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Indholdet og omfanget af de enkelte delegerede beføjelser er nærmere fastsat i de relevante artikler. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig

³⁵

EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

- (29) Når Kommissionen udvider listen over netstyringstjenester, bør den afholde en reel høring af interessenter i branchen.
- (30) Kommissionen bør tildeles gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning, navnlig med hensyn til de nationale tilsynsmyndigheders udøvelse af deres beføjelser, en tjenesteudøvers eller en gruppe af tjenesteudøvers udøvelse af støttetjenester med eneret, afhjælpende foranstaltninger, der skal sikre overholdelsen EU-dækkende og tilknyttede lokale præstationsmål, kontrol med overholdelsen af afgiftsordningen, styring og vedtagelse af fælles projekter vedrørende netrelaterede funktioner, funktionelle luftrumsblokke, betingelser for interessenters inddragelse i luftfartstjenesteudøvers vigtige operationelle beslutninger, adgang til og beskyttelse af data, elektronisk luftfartsinformation samt teknologisk udvikling og interoperabilitet af lufttrafikstyringen. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser³⁶.
- (31) Med hensyn til gennemførelsesretsakter, som vedtages efter denne forordning, bør undersøgelsesproceduren anvendes til vedtagelse af generelle gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.
- (32) Rådgivningsproceduren bør anvendes til vedtagelse af specifikke gennemførelsesretsakter.

↓ 549/2004 betragtning 20
(tilpasset)

- (33) De sanktioner, der gælder for overtrædelse af denne forordning ~~og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3,~~ skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning uden at begrænse sikkerheden.

↓ ny

- (34) Indkøb af støttetjenester bør i givet fald foregå i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter³⁷ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester³⁸. Der bør i givet fald også tages hensyn til retningslinjerne i Kommissionens fortolkningsmeddelelse 2006/C179/02 om den fællesskabsret, der finder anvendelse på tildelingen af kontrakter, som ikke eller kun delvis er omfattet af udbudsdirektiverne³⁹.

³⁶ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

³⁷ EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114.

³⁸ EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1.

³⁹ EUT C 179 af 1.8.2006, s. 2.

↓ 1070/2009 betragtning 42

- (35) Ministererklæringen vedrørende Gibraltar lufthavn, der blev opnået enighed om den 18. september 2006 i Córdoba ("ministererklæringen") under det første møde på ministerplan i dialogforummet vedrørende Gibraltar, erstatter den fælles erklæring vedrørende lufthavnen, der blev vedtaget den 2. december 1987 i London, og fuld iagttagelse heraf anses for at være ensbetydende med fuld iagttagelse af erklæringen fra 1987.

↓ 1070/2009 betragtning 43

- (36) Denne forordning gælder fuldt ud for Gibraltar lufthavn i kraft af ministererklæringen. Med forbehold af ministererklæringen skal anvendelsen på Gibraltar lufthavn og alle foranstaltninger i forbindelse med dens gennemførelse svare fuldt ud til denne erklæring og alle de deri indeholdte arrangementer.

↓ 549/2004 betragtning 24
(tilpasset)

- (37) Målet for denne forordning, nemlig ~~oprettelsen~~ ☒ gennemførelsen ☒ af et fælles europæisk luftrum, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre gennemføres på ~~fællesskabsplan~~ ☒ EU-plan ☒, idet der dog i gennemførelsesbestemmelser skal tages hensyn til specifikke lokale forhold; ~~Fællesskabet~~ ☒ Unionen ☒ kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

↓ 552/2004

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 1
(tilpasset)
⇒ ny

Artikel 1

~~Formål~~ ☒ Genstand ☒ og anvendelsesområde

1. ⇒ Denne forordning fastsætter bestemmelser vedrørende ☒ ~~Formålet med initiativet vedrørende oprettelse af~~ det fælles europæiske luftrums ☒ oprettelse og hensigtsmæssige drift ☒ ☒ med henblik på at sikre ☒ ~~er at forbedre~~ lufttrafikkens nuværende sikkerhedsstandards, at bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttrafiksystemet, og at

forbedre præstationerne generelt inden for systemet af lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS) for den almene lufttrafik i Europa for derigennem at tilgodese alle luftrumsbrugeres behov. Dette $\Leftrightarrow$ Det $\Leftarrow$ fælles europæiske luftrum består af et sammenhængende paneuropæisk net af ruter, $\Rightarrow$ et integreret operativt luftrum, $\Leftarrow$ netstyrings- og lufttrafikstyringssystemer, som udelukkende er baseret på sikkerhedsmæssige, effektivitetsmæssige og tekniske hensyn $\Rightarrow$ interoperabilitet $\Leftarrow$ til fordel for alle luftrumsbrugere. I den sammenhæng fastsættes et harmoniseret regelsæt for oprettelsen af det fælles europæiske luftrum ved denne forordning.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2
(tilpasset)

2. Anvendelsen af denne forordning og de i artikel 3 omhandlede foranstaltninger berører ikke medlemsstaternes højhedsret over deres luftrum og medlemsstaternes krav for så vidt angår den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsspørgsmål som omhandlet i artikel 3843. Denne forordning og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3, omfatter ikke militære operationer og militær træningsflyvning.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 3
(tilpasset)

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

↓ 550/2004

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Denne forordning omhandler inden for rammeforordningens anvendelsesområde udøvelsen af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum. Den har til formål at fastsætte fælles krav med henblik på sikker og effektiv udøvelse af luftfartstjenester i Fællesskabet.

2. Denne forordning gælder for udøvelse af luftfartstjenester for den almene lufttrafik i overensstemmelse med og inden for rammeforordningens anvendelsesområde.

↓ 551/2004

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Denne forordning omhandler inden for rammeforordningens anvendelsesområde organisationen og udnyttelsen af det fælles europæiske luftrum. Den har til formål at understøtte konceptet et gradvist mere integreret operativt luftrum som led i den fælles transportpolitik og at fastlægge fælles procedurer for udformning, planlægning og styring, så luftrafikstyringen kan foregå effektivt og sikkert.

2. Luftrummet skal udnyttes på en måde, der støtter driften af luftfartstjenesterne som en sammenhængende, logisk helhed i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")⁴⁰.

↓ 551/2004 (tilpasset)

⇒ ny

43. Med forbehold af artikel 10 finder ~~denne~~ forordning finder anvendelse på det luftrum i ICAO EUR-, ~~og~~ AFI- ~~og~~ ⇒ NAT- ~~områderne~~, hvor medlemsstaterne er ansvarlige for udøvelsen af luftrafikstjenester i overensstemmelse med ~~luftfartstjenesteforordningen~~ ☒ denne forordning ☒ . Medlemsstaterne kan også anvende denne forordning på luftrum, der hører ~~ind~~ under deres ansvarsområde inden for andre ICAO-områder, forudsat at de underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

↓ 551/2004

4. Flyveinformationsregionerne i det luftrum, som denne forordning finder anvendelse på, offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 4

54. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Spaniens og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands retlige holdning i forbindelse med deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, hvorpå lufthavnen er beliggende.

↓ 552/2004

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

⁴⁰ Jf. side 10 i denne EUT.

~~1. Denne forordning omhandler inden for rammeforordningens anvendelsesområde interoperabiliteten i det europæiske lufttrafikstyringsnet.~~

~~2. Denne forordning gælder for systemer, disses komponenter og tilhørende procedurer, jf. bilag I.~~

~~3. Formålet med denne forordning er at opnå interoperabilitet mellem de forskellige systemer, komponenter og tilhørende procedurer i det europæiske lufttrafikstyringsnet, idet der tages behørigt hensyn til de relevante internationale regler. Denne forordning tager også sigte på at sikre samordnet og hurtig indførelse af nye aftalte og validerede driftskoncepter og teknologier i lufttrafikstyringen.~~

↓ 549/2004 (tilpasset)

Artikel 2

Definitioner

Med henblik på anvendelsen af denne forordning ~~og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3,~~ gælder følgende definitioner:

↓ 549/2004

⇒ ny

- 1) "flyvekontrolltjeneste": en tjeneste, som har til opgave:
 - a) at forebygge sammenstød:
 - mellem luftfartøjer og
 - mellem luftfartøjer og hindringer på manøvreområdet, og
 - b) at fremme og opretholde en velordnet regulering af lufttrafikken
- 2) "tårnkontrolltjeneste": flyvekontrolltjeneste for flyvepladstrafik
- 3) "luftfartsinformationstjeneste": en tjeneste, der er oprettet inden for det fastlagte dækningsområde, og som har ansvaret for at tilvejebringe luftfartsoplysninger og -data, som er nødvendige for luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet
- 4) "luftfartstjenester": lufttrafiktjenester, kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester, vejrtjenester til luftfartsformål og luftfartsinformationstjenester
- 5) "luftfartstjenesteudøvere": enhver offentlig eller privat enhed, der udøver luftfartstjenester for den almene lufttrafik
- 6) "lufrumsblok": et lufrum af nærmere angivne dimensioner i tid og rum, inden for hvilket der udøves luftfartstjenester
- 7) "lufrumsstyring": en ~~planlægningsfunktion~~ ⇒ planlægningstjeneste ⇐ , der primært tager sigte på at maksimere udnyttelsen af det disponible lufrum gennem dynamisk fordeling af tiden og eventuelt opdeling af lufrummet mellem de forskellige kategorier af lufrumsbrugere ud fra kortfristede behov

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2,
litra a)

8) "luftrumsbrugere": operatører af luftfartøjer, der anvendes i forbindelse med almen lufttrafik

↓ 549/2004

9) "lufttrafikregulering (air traffic flow management)": en tjeneste, som er etableret med det formål at medvirke til sikker, velordnet og hurtig afvikling af lufttrafikken ved at sikre, at flyvekontrolkapaciteten udnyttes maksimalt, og at trafikmængden er forenelig med den kapacitet, som er angivet af vedkommende lufttrafiktjenesteudøvere

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2,
litra b)
⇒ ny

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

↓ 549/2004

11) "lufttrafiktjenester": de forskellige flyveinformationstjenester, alarmeringstjenester, lufttrafikirådgivningstjenester og flyvekontrolltjenester (område-, indflyvnings- og tårnkontrolltjenester)

12) "områdekontrolltjeneste": en flyvekontrolltjeneste for kontrollerede flyvninger inden for en luftrumsblok

13) "indflyvningskontrolltjeneste": en flyvekontrolltjeneste for ankommende og afgående flyvninger

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2,
litra c)

~~1413a)~~ "ATM-masterplanen": den plan, som Rådet har godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF⁴¹ i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR)⁴²

⁴¹ EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41.

⁴² EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1.

↓ ny

15) "luftfartskrise": omstændigheder, hvorunder luftrumskapaciteten er usædvanligt lav på grund af meget dårlige vejrforhold eller manglende tilgængelighed af store dele af luftrummet enten af naturrelaterede eller politiske grunde

↓ 549/2004

~~1614~~) "bundt af tjenester": to eller flere luftfartstjenester

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra d)

~~1715~~) "certifikat": et dokument, som udstedes af en national tilsynsmyndighed i en form foreskrevet i national lovgivning, og som bekræfter, at en luftfartstjenesteudøver opfylder de krav, der er forbundet med at udøve en bestemt tjeneste

↓ 549/2004

~~1816~~) "kommunikationstjenester": faste og mobile luftfartstjenester med henblik på jord til jord-, luft til jord- og luft til luft-kommunikation i forbindelse med flyvekontrol

~~17) "det europæiske luftrafikstyringsnet": den samling af systemer opført i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske luftrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen")⁴³, som muliggør udøvelse af luftfartstjenester i Fællesskabet, herunder interface ved grænserne med tredjelande~~

~~18) "driftskoncept": kriterierne for operativ anvendelse af det europæiske luftrafikstyringsnet eller dele deraf~~

19) "komponenter": materielle genstande såsom hardware og immaterielle genstande såsom software, som det europæiske luftrafikstyringsnets interoperabilitet bygger på

↓ ny

20) "erklæring": i forbindelse med ATM/ANS enhver skriftlig erklæring:

- om systemers og komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed udstedt af en organisation, der beskæftiger sig med konstruktion, fabrikation og vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter
- om overholdelse af gældende krav for en tjeneste eller et system, der skal tages i anvendelse, udstedt af en tjenesteudøver
- om kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med visse flyveinformationstjenester

⁴³ Se side 33 i denne EUT.

↓ 549/2004 (tilpasset)

~~20) "Eurocontrol": Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, som blev oprettet i henhold til den internationale konvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed⁴⁴~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2,
litra f) (tilpasset)

~~2122) "fleksibel udnyttelse af luftrummet": et luftrumsstyringskoncept, der anvendes i ECAC-området (ECAC – Den Europæiske Konference for Civil Luftfart), på grundlag af "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace", som er udgivet af ☒ Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed ☒ (Eurocontrol) ☒⁴⁵ ☒~~

↓ 549/2004

~~23) "flyveinformationsregion": et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der udøves flyveinformations- og alarmeringstjeneste~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2,
litra g)

~~2223a) "flyinformationstjeneste": en tjeneste, som har til formål at levere rådgivning og informationer, der fremmer en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken~~
~~2323b) "alarmtjenester": en tjeneste, som har til formål at underrette relevante organisationer om fly, der har brug for eftersøgnings- og redningsbistand, og i givet fald at bistå sådanne organisationer~~

↓ 549/2004

~~24) "flyveniveau": flade med konstant lufttryk, som bestemmes med trykværdien 1013,2 hektopascal som udgangspunkt, og som er adskilt fra andre sådanne flader med bestemte trykintervaller~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2,
litra h)

~~2425) "funktionel luftrumsblok": en luftrumsblok, som er baseret på operationelle krav og er oprettet uden hensyntagen til landegrænser, hvori udøvelsen af luftfartstjenester og tilknyttede funktioner er præstationsorienteret og optimeret med henblik på, at der i hver funktionel luftrumsblok indføres øget samarbejde blandt luftfartstjenesteudøvere eller i givet fald en integreret tjenesteudøver~~

⁴⁴ ~~Konventionen er ændret ved protokollen af 12. februar 1981 og revideret ved protokollen af 27. juni 1997.~~

⁴⁵ ☒ Eurocontrol blev oprettet ved den internationale konvention af 13. december 1960 om samarbejde vedrørende luftfartssikkerhed som ændret ved protokollen af 12. februar 1981 og revideret ved protokollen af 27. juni 1997. ☒

~~2526)~~ "almen lufttrafik": al flyvning, der foretages med civile luftfartøjer, samt al flyvning, der foretages med statsluftfartøjer (herunder militærets, toldvæsenets og politiets luftfartøjer), hvis denne flyvning foretages i overensstemmelse med ICAO's procedurer ☒ (Organisationen for International Civil Luftfart oprettet ved Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart) ☒

~~27) "ICAO": Organisationen for International Civil Luftfart, der blev oprettet ved Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart~~

~~2628)~~ "interoperabilitet": et sæt funktionelle, tekniske og operationelle egenskaber, som kræves af systemerne og komponenterne i det europæiske lufttrafikstyringsnet og af de procedurer, der gælder for drift heraf, for at muliggøre en sikker, homogen og effektiv drift. Interoperabilitet opnås ved at sørge for, at systemerne og komponenterne opfylder de væsentlige krav

~~2729)~~ "vejrtjenester": faciliteter og tjenester, der forsyner luftfartøjer med vejrmeldinger, underretninger og observationer samt alle andre former for meteorologiske oplysninger og data, som stater leverer til luftfartsformål

~~2830)~~ "navigationstjenester": faciliteter og tjenester, der forsyner luftfartøjer med oplysninger om position og tid

~~2931)~~ "operationelle data": oplysninger vedrørende alle faser af en flyvning, der er nødvendige for, at luftfartstjenesteudøvere, lufrumsbrugere, lufthavnsoperatører og andre involverede aktører kan træffe operationelle beslutninger

~~32) "procedure" som anvendt i interoperabilitetsforordningen: en standardmetode for enten den tekniske eller den operationelle anvendelse af systemer i forbindelse med aftalte og validerede driftskoncepter, der kræver ensartet gennemførelse i det europæiske lufttrafikstyringsnet~~

~~3033)~~ "ibrugtagning": den første operationelle anvendelse efter den oprindelige installation eller efter en opgradering af et system

~~3134)~~ "rutenet": et net af nærmere fastsatte ruter til kanalisering af den almene lufttrafik, hvor dette er nødvendigt for udøvelse af flyvekontrolltjeneste

~~35) "ruteføring": den valgte rute, der skal følges af et luftfartøj under en flyvning~~

~~36) "homogen drift": drift af hele det europæiske lufttrafikstyringsnet på en sådan måde, at det for brugeren at se fungerer, som om der kun var tale om ét system~~

~~3238)~~ "overvågningstjenester": de faciliteter og tjenester, der anvendes til bestemmelse af de enkelte luftfartøjers positioner med henblik på sikker adskillelse

~~3339)~~ "system": samlingen af jordbaserede og luftbårne komponenter samt lufrumsbaseret udstyr, der understøtter luftfartstjenesterne i alle faser af en flyvning

~~3440)~~ "opgradering": enhver ændring, der påvirker et systems operationelle egenskaber

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 2, litra j)

~~3541)~~ "grænseoverskridende tjenester": en situation, hvor luftfartstjenesterne udøves i en medlemsstat af en tjenesteudøver, der har certifikat i en anden medlemsstat.

↓ ny

36. "national tilsynsmyndighed": det eller de nationale organer, som en medlemsstat har overdraget tilsynsopgaverne til i henhold til denne forordning, og de nationale kompetente myndigheder, som har fået overdraget de opgaver, der er omhandlet i artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008

37. "støttetjenester": andre luftfartstjenester end lufttrafiktjenester samt andre tjenester og aktiviteter, der har tilknytning til og understøtter udøvelsen af luftfartstjenester

38. "lokale præstationsmål": præstationsmål, som medlemsstaterne har fastsat på lokalt niveau, dvs. funktionelt luftrumsblokniveau, nationalt niveau, afgiftszoneniveau eller lufthavnsniveau.

↓ 549/2004

~~Artikel 3~~

~~Fællesskabets indsatsområder~~

~~1. Denne forordning fastsætter et harmoniseret regelsæt for oprettelsen af det fælles europæiske luftrum sammen med:~~

~~a) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen")⁴⁶~~

~~b) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")⁴⁷, og~~

~~c) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen")⁴⁸~~

~~og sammen med de gennemførelsesbestemmelser, som Kommissionen vedtager på grundlag af denne forordning og ovennævnte forordninger.~~

~~2. De i stk. 1 omhandlede forordninger finder anvendelse med forbehold af denne forordning.~~

⁴⁶ Se side 20 i denne EUT.

⁴⁷ Se side 10 i denne EUT.

⁴⁸ Se side 26 i denne EUT.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 3
(tilpasset)
⇒ ny

KAPITEL II

✧ NATIONALE MYNDIGHEDER ✧

Artikel 34

Nationale tilsynsmyndigheder

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

2. De nationale tilsynsmyndigheder er ⇒ , især med hensyn til organisation, ledelsesforhold og beslutningstagning, juridisk adskilt fra og ⇐ uafhængige af ⇒ enhver ⇐ luftfartstjenesteudøverne ⇒ og enhver privat eller offentlig enhed, der har interesser i sådanne udøvers aktiviteter ⇐. ~~Denne uafhængighed opnås gennem en passende adskillelse mellem de nationale tilsynsmyndigheder og tjenesteudøvere, i det mindste på det funktionelle plan.~~

↓ ny

3. Med forbehold af stk. 2 kan de nationale tilsynsmyndigheder rent organisatorisk lægges sammen med andre tilsynsorganer og/eller sikkerhedsmyndigheder.

4. Nationale tilsynsmyndigheder, som på denne forordnings ikrafttrædelsestidspunkt ikke er juridisk adskilt fra enhver luftfartstjenesteudøver og enhver privat eller offentlig enhed, der har interesser i sådanne udøvers aktiviteter, jf. stk. 2, skal opfylde dette krav senest den 1. januar 2020.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 3
⇒ ny

~~35)~~ De nationale tilsynsmyndigheder udøver deres beføjelser på en uvildig, uafhængig og gennemskelig måde. ~~Dette opnås ved at anvende hensigtsmæssige ledelses- og kontrolmekanismer~~ ⇒ Navnlig skal deres opbygning, personale, ledelse og finansiering give dem mulighed for at udøve deres beføjelser på denne måde ⇐ , ~~herunder inden for en medlemsstats administration. Imidlertid hindrer dette ikke de nationale tilsynsmyndigheder i at gennemføre deres opgaver inden for rammerne af de organisationsregler, der er gældende for nationale civile luftfartsmyndigheder eller andre offentlige organer.~~

↓ ny

6. Nationale tilsynsmyndigheders personale:

a) ansættes i henhold til klare og gennemsigtige regler, som garanterer deres uafhængighed, og udnævnes, hvad angår personer med strategisk beslutningsansvar, af den nationale regering

eller det nationale ministerråd eller enhver anden offentlig myndighed, som ikke direkte kontrollerer eller drager fordel af luftfartstjenesteudøvere

b) udvælges efter en gennemsigtig procedure på grundlag af deres specifikke kvalifikationer, herunder relevante kompetencer og relevant erfaring, bl.a. inden for audit og luftfartstjenester og -systemer

c) handler uafhængigt, især af alle interesser med forbindelse til luftfartstjenesteudøvere, og må hverken søge eller modtage instruktioner fra nogen regering eller nogen anden offentlig eller privat enhed, når de udøver den nationale tilsynsmyndigheds funktioner

d) afgiver, hvad angår personer med strategisk beslutningsansvar, årligt en loyalitetserklæring og en interesseerklæring, hvori de angiver alle direkte eller indirekte interesser, der kan anses for at berøre deres uafhængighed og have indflydelse på udøvelsen af deres hverv, og

e) må, hvad angår personer med strategisk beslutningsansvar eller auditansvar eller ansvar for andre hverv, der er direkte knyttet til tilsynet med luftfartstjenesteudøveres præstationsmål, først varetage en stilling eller et ansvar hos en luftfartstjenesteudøver tidligst ét år efter ophør af deres ansættelse hos den nationale tilsynsmyndighed.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 3

⇒ ny

~~74)~~ Medlemsstaterne sørger for, at de nationale tilsynsmyndigheder råder over nødvendige ressourcer og kapaciteter til at udføre de opgaver effektivt og rettidigt, som de har fået pålagt i henhold til denne forordning. ⇒ De nationale tilsynsmyndigheder har fuld bemyndigelse til at ansætte og administrere deres personale på grundlag af deres egne bevillinger, som bl.a. stammer fra overflyvningsafgifter, og som fastsættes i forhold til de opgaver, som de skal varetage, jf. artikel 4. ⇐

~~85)~~ Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og adresser på de nationale tilsynsmyndigheder samt ændringer heraf og anfører, hvilke foranstaltninger der er truffet for at sikre, at ~~stk. 2, 3 og 4~~ ⇒ denne artikel ⇐ overholdes.

↓ ny

9) Kommissionen fastsætter de nærmere krav til ansættelses- og udvælgelsesprocedurerne med henblik på anvendelsen af stk. 6, litra a) og b). Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk.1
(tilpasset)

Artikel ~~42~~

De nationale tilsynsmyndigheders opgaver

1. ☒ Navnlig følgende opgaver overdrages til ☒ ~~de~~ ~~De~~ i ~~rammeforordningens~~ artikel ~~34~~ omhandlede nationale tilsynsmyndigheder:

a) fører ~~påseende~~ tilsyn med anvendelsen af denne forordning og ~~påser~~ navnlig ~~påse~~, at luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester vedrørende det luftrum, der hører ind under den medlemsstats ansvarsområde, som har udpeget eller oprettet den relevante myndighed, opererer sikkert og effektivt.

↓ ny

b) tildele certifikater til luftfartstjenesteudøvere, jf. artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008, og føre tilsyn med overholdelsen af de betingelser, i henhold til hvilke de er blevet tildelt

c) udstede licenser, ratings, godkendelser og certifikater til flyveledere, jf. artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008, og føre tilsyn med overholdelsen af de betingelser, i henhold til hvilke de er blevet udstedt

d) udarbejde præstationsplaner og føre tilsyn med deres gennemførelse, jf. artikel 11

e) føre tilsyn med gennemførelsen af afgiftsordningen, jf. artikel 12 og 13

f) godkende betingelserne for adgang til operationelle data, jf. artikel 22 og

g) kontrollere erklæringer vedrørende systemer og ibrugtagning af systemer.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 1
(tilpasset)
⇒ ny

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

↓ ny

Artikel 5

Samarbejde mellem nationale tilsynsmyndigheder

1. De nationale tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger om deres arbejds- og beslutningsprincipper, praksis og procedurer samt gennemførelse af EU-ret. De samarbejder med henblik på at samordne deres beslutningstagning i hele Unionen. De nationale tilsynsmyndigheder deltager og arbejder sammen i et netværk, som træder sammen regelmæssigt. Kommissionen og Den Europæiske Unions Agentur for Luftfart (i det følgende benævnt "EAA") er medlem, koordinerer og støtter netværkets arbejde og fremsætter anbefalinger til netværket efter behov. Kommissionen og EAA fremmer de nationale tilsynsmyndigheders aktive samarbejde samt deres indbyrdes udveksling og fælles anvendelse af personale på grundlag af en gruppe af eksperter, som EAA opretter i henhold til artikel 17, stk. 2, litra f), i forordning (EF) nr. 216/2008.

Med forbehold af bestemmelserne om databeskyttelse i artikel 22 i denne forordning og i forordning (EF) nr. 45/2001 støtter Kommissionen den i første og andet afsnit omhandlede udveksling af oplysninger blandt netværkets medlemmer, om muligt ved hjælp af elektroniske redskaber, idet det sikres, at luftfartstjenesteudøvernes forretningshemmeligheder behandles fortroligt.

2. De nationale tilsynsmyndigheder arbejder tæt sammen, bl.a. via samarbejdsordninger, for at yde hinanden gensidig bistand i forbindelse med deres tilsynsopgaver og undersøgelser af forskellig art.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 1
⇒ ny

3. Når der er tale om funktionelle luftrumsblokke, som strækker sig over luftrum, der hører under mere end én medlemsstats ansvarsområde, indgår de berørte medlemsstater en aftale om det tilsyn, der er omhandlet i denne artikel, for så vidt angår de luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester i forbindelse med de pågældende luftrumsblokke. ⇒ De berørte nationale tilsynsmyndigheder udarbejder en plan, der fastsætter retningslinjerne for deres samarbejde, med henblik på aftalens anvendelse. ⇐

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 1
(tilpasset)

4. De nationale tilsynsmyndigheder arbejder tæt sammen om at sikre et tilstrækkeligt tilsyn med luftfartstjenesteudøvere med gyldigt certifikat fra en medlemsstat, som også udøver tjenester i forbindelse med luftrum, der hører ind under en anden medlemsstats ansvarsområde. Et sådant samarbejde skal omfatte ordninger for ~~aftaler om~~, hvordan manglende overholdelse af ☒ denne forordning og ☒ manglende opfyldelse de relevante fælles krav, ☒ der er vedtaget i henhold til ☒ ~~if~~ artikel ☒ 8b, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008 ☒ ~~6, eller betingelser, jf. bilag II~~, skal behandles.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 1
(tilpasset)
⇒ ny

5. Hvor der leveres udøves luftfartstjenester på tværs af grænser ⇒ i et luftrum, der hører under en anden medlemsstats ansvarsområde ⇐, skal ☒ de ☒ ~~en sådan~~ ordninger ⇒, der er omhandlet i stk. 2 og 4, ⇐ omfatte en aftale om gensidig anerkendelse af de tilsynsopgaver, der er nævnt i artikel 4, stk. 1 og 2, samt af resultatet af disse opgaver. Denne gensidige anerkendelse gælder ligeledes i forbindelse med ordninger for anerkendelse de nationale tilsynsmyndigheder imellem af certificeringsprocessen for tjenesteudøvere.

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

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 1
(tilpasset)

Artikel ~~62~~

Kvalificerede enheder

1. De nationale tilsynsmyndigheder kan beslutte helt eller delvis at overdrage de inspektioner og undersøgelser, der er nævnt i artikel ~~42~~, stk. 2, til kvalificerede enheder, som opfylder kravene i bilag I.

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

↓ 552/2004 (tilpasset)
⇒ ny

~~Artikel 8~~

Bemyndigede organer

~~13.~~ Medlemsstaterne underretter Kommissionen ⇒ , EAA ⇐ og de øvrige medlemsstater om, hvilke ☒ kvalificerede enheder, de har overdraget opgaver til i overensstemmelse med stk. 1 ☒ ~~organer de har udpeget til at varetage opgaver i forbindelse med vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, jf. artikel 5, og/eller verifikation, jf. artikel 6, og angiver kompetenceområdet for hvert enkelt ☒ enhed ☒ organ samt og dens identifikationsnummer ☒ samt eventuelle ændringer heraf ☒ , som Kommissionen har tildelt det. Kommissionen offentliggør en fortegnelse over ☒ de kvalificerede enheder ☒ organerne, deres identifikationsnumre og kompetenceområder i Den Europæiske Unions Tidende og holder denne fortegnelse ajour.~~

~~2. Medlemsstaterne anvender kriterierne i bilag V ved bedømmelsen af de organer, der skal bemyndiges. Organer, som opfylder bedømmelseskriterierne i de relevante europæiske standarder, anses for at opfylde ovennævnte kriterier.~~

~~34.~~ Medlemsstaterne trækker bemyndigelsen ☒ overdragelsen ☒ tilbage, hvis ~~et bemyndiget organ~~ ☒ en kvalificeret enhed ☒ ikke længere opfylder ☒ kravene ☒ kriterierne i bilag ~~IV~~. De underretter straks Kommissionen ⇒ , EAA ⇐ og de øvrige medlemsstater herom.

~~4. Medlemsstaterne kan beslutte at udpege de organisationer, der er anerkendt efter artikel 3 i luftfartstjenesteforordningen, som bemyndigede organer, uden at dette dog berører kravene i stk. 1, 2 og 3.~~

↓ ny

5. Enheder, der inden denne forordnings ikrafttræden udpeges som bemyndigede organer, jf. artikel 8 i forordning (EF) nr. 552/2004, betragtes som kvalificerede enheder med henblik på denne artikels anvendelse.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5
⇒ ny

~~Artikel 710~~

Høring af interessenter

1. ~~Medlemsstaterne~~ ⇒ De nationale tilsynsmyndigheder ⇐ , som handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, opretter høringsmekanismer med henblik på passende inddragelse af interessenterne i gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, herunder faglige sammenslutninger ⇒ i forbindelse med varetagelsen af deres opgaver ⇐ , ~~i oprettelsen af det fælles europæiske luftrum.~~

↓ ny

2. Interessenterne kan omfatte:

- luftfartstjenesteudøvere
- lufthavsoperatører
- relevante luftrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer luftrumsbrugere
- militære myndigheder
- fabrikanter og
- faglige sammenslutninger.

↓ 550/2004 (tilpasset)

KAPITEL III

~~BESTEMMELSER VEDRØRENDE TJENESTEUDØVELSE~~

↓ 550/2004 (tilpasset)

⇒ ny

~~Artikel 6~~

~~Fælles krav~~

~~De fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester fastlægges efter proceduren i rammeordningens artikel 5, stk. 3. De fælles krav omfatter følgende aspekter:~~

- ~~teknisk og operativ kompetence og egnethed~~
- ~~sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer og processer~~
- ~~rapporteringssystemer~~
- ~~tjenesternes kvalitet~~
- ~~økonomisk styrke~~
- ~~ansvars- og forsikringsdækning~~
- ~~ejerforhold og organisatorisk struktur, herunder forebyggelse af interessekonflikter~~
- ~~menneskelige ressourcer, herunder passende bemandingsplaner~~
- ~~sikkerhed (security).~~

~~Artikel 87~~

Certificering af luftfartstjenesteudøvere

1. Udøvelsen af enhver form for luftfartstjenester i ~~Fællesskabet~~ ☒ Unionen ☒ kræver certificering fra ☐ eller afgivelse af en erklæring til ☐ ~~medlemsstaterne~~ ☐ de nationale

tilsynsmyndigheder eller EAA i overensstemmelse med artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008 ↩ .

↓ 550/2004

~~2. Ansøgninger om certificering indgives til den nationale tilsynsmyndighed i den medlemsstat, hvor ansøgeren har sit hovedaktivitetssted og eventuelt sit vedtægtsmæssige hjemsted.~~

↓ ny

2. Certificeringsprocessen skal også sikre, at ansøgerne kan opvise tilstrækkelig finansiell styrke og har opnået ansvars- og forsikringsdækning, såfremt dette ikke er garanteret af den berørte medlemsstat.

↓ 550/2004 (tilpasset)

⇒ ny

~~3. De nationale tilsynsmyndigheder udsteder et certifikat til en luftfartstjenesteudøver, hvis denne opfylder de fælles krav, jf. artikel 6. Certifikaterne kan udstedes særskilt for hver enkelt type luftfartstjeneste som defineret i rammeforordningens artikel 2 eller for et bundt af sådanne tjenester, bl.a. hvor en lufttrafiktjenesteudøver, uanset dennes retlige status, driver og vedligeholder sit eget kommunikations-, navigations- og overvågningssystem. Der gennemføres regelmæssig kontrol med certifikaterne.~~

~~43. ⇒ Certifikatet skal give ↩ Certifikaterne skal angive luftfartstjenesteudøvernes rettigheder og forpligtelser, herunder ikke-diskriminerende adgang til tjenester for luftrumsbrugere, navnlig med hensyn til sikkerhed. Certificeringen må ☒ skal ☒ kun underlægges opfylde betingelserne i bilag II. Disse skal være objektivt begrundede og skal være ikke-diskriminerende, forholdsmæssige og gennemskuelige.~~

~~5. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne tillade udøvelse af luftfartstjenester i hele eller en del af luftrummet under deres ansvarsområde uden certificering, hvis udøveren af sådanne tjenester primært udbyder disse til anden flyvning end almen lufttrafik. I sådanne tilfælde underretter den berørte medlemsstat Kommissionen og de øvrige medlemsstater om sin beslutning og om de foranstaltninger, der er truffet for at sikre, at de fælles krav opfyldes i videst muligt omfang.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 3
(tilpasset)

⇒ ny

~~46. Uden at det berører artikel 8 og 9, giver uUdstedelsen af et certifikat giver luftfartstjenesteudøvere mulighed for at tilbyde deres tjenester til medlemsstater, andre luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne i Fællesskabet ☒ Unionen ☒ . ⇒ Det gælder også støttetjenester, såfremt artikel 10, stk. 2, er overholdt. ↩~~

~~7. De nationale tilsynsmyndigheder overvåger opfyldelsen af de fælles krav og de betingelser, der er knyttet til certifikaterne. De nærmere detaljer i forbindelse med tilsynet indgår i de årlige rapporter, som medlemsstaterne indsender i henhold til artikel 12, stk. 1, i rammeforordningen. Hvis en national tilsynsmyndighed finder, at indehaveren af et certifikat~~

~~ikke længere opfylder disse krav eller betingelser, træffer den passende foranstaltninger, idet den samtidig sikrer kontinuiteten i tjenesterne, så længe sikkerheden ikke bringes i fare. Sådanne foranstaltninger kan også omfatte en tilbagekaldelse af certifikatet.~~

↓ 550/2004

~~8. En medlemsstat anerkender alle certifikater, der er udstedt i en anden medlemsstat i overensstemmelse med denne artikel.~~

~~9. Medlemsstaterne kan under ganske særlige omstændigheder udsætte anvendelsen af denne artikel indtil seks måneder efter den dato, der følger af artikel 19, stk. 2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om en sådan udsættelse og begrundet den.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 4
(tilpasset)
⇒ ny

Artikel 98

Udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere

1. Medlemsstaterne sikrer for så vidt angår lufrummet under deres ansvarsområde, at der udøves lufttrafiktjenester med eneret inden for specifikke lufrumsblokke. Med henblik herpå udpeger medlemsstaterne en lufttrafiktjenesteudøver, som er indehaver af et certifikat ⇒ eller har afgivet en erklæring ⇐, der er gyldigt i Fællesskabet ☒ Unionen ☒.

2. I forbindelse med levering af grænseoverskridende tjenester skal medlemsstaterne sikre, at overholdelse af denne artikel og artikel 18 10, stk. 3, ikke hindres af deres nationale retsregler, der kræver, at lufttrafiktjenesteudøvere, som udøver tjenester i et lufrum, der hører ind under denne medlemsstats ansvarsområde ⇒, opfylder en af følgende betingelser ⇐:

a) de skal ejes, enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet, af denne medlemsstat eller dennes statsborgere, ~~eller~~

b) de skal have deres hovedaktivitetssted eller vedtægtsmæssige hjemsted på denne medlemsstats område, ~~eller~~

c) de må alene ~~må~~ benytte faciliteter i denne medlemsstat.

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

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 4
⇒ ny

4. Medlemsstaterne skal kunne udøve et skøn ved valget af lufttrafiktjenesteudøver, forudsat at denne ~~opfylder de krav og betingelser, der er omhandlet i artikel 6 og 7~~ ⇒ er certificeret eller har afgivet en erklæring i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 ⇐.

5. For så vidt angår de funktionelle luftrumsblokke, som er oprettet i medfør af artikel 16 ~~9a~~, og som strækker sig over luftrum, der hører ~~ind~~ under mere end én medlemsstats ansvarsområde, udpeger de berørte medlemsstater sammen, jf. stk. 1, én eller flere lufttrafiktjenesteudøvere mindst en måned før iværksættelsen af den funktionelle luftrumsblok.

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

Artikel 10

Udøvelse af støttetjenester

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at udøvere af støttetjenester, i overensstemmelse med denne artikel, kan konkurrere inden for Unionen på retfærdige, ikke-diskriminerende og gennemsigtige vilkår, når de udøver disse tjenester.

Det i denne artikel fastsatte krav skal være opfyldt senest den 1. januar 2020.

2. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at udøvelsen af lufttrafiktjenester er adskilt fra udøvelsen af støttetjenester. Denne adskillelse omfatter et krav om, at lufttrafiktjenester og støttetjenester skal udøves af særskilte virksomheder.

3. Når udøveren af støttetjenester udvælges, tager den enhed, der køber disse tjenester, især højde for omkostningseffektivitet, den overordnede servicekvalitet og tjenesternes sikkerhed.

4. En udøver af støttetjenester kan kun udvælges til at udøve tjenester i en medlemsstats luftrum, når:

a) tjenesteudøveren er certificeret i overensstemmelse med artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008

b) tjenesteudøverens hovedaktivitetssted er beliggende på en medlemsstats område

c) medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstaterne ejer mere end 50 % af tjenesteudøveren, og denne er underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet er fastsat i en aftale med et tredjeland, som Unionen er part i, og

d) tjenesteudøveren opfylder de nationale sikkerheds- og forsvarsmæssige krav.

5. Støttetjenester med forbindelse til det europæiske lufttrafikstyringsnets operationer kan også udøves fra centralt hold af netforvalteren ved at føje disse tjenester til de tjenester, der er omhandlet i artikel 17, stk. 2, i overensstemmelse med artikel 17, stk. 3. De kan også udøves med eneret af en luftfartstjenesteudøver eller en gruppe af luftfartstjenesteudøvere, især støttetjenester med forbindelse til tilrådighedsstillelse af ATM-infrastruktur. Kommissionen fastsætter reglerne for udvælgelsen af tjenesteudøvere eller grupper af tjenesteudøvere ud fra deres faglige kapacitet og evne til at udøve tjenester på en upartisk og omkostningseffektiv måde og foretager en overordnet vurdering af de anslåede omkostninger og fordele ved en centraliseret udøvelse af støttetjenesterne. Disse gennemførelsesretsakter

vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3. Kommissionen udpeger tjenesteudøvere eller grupper af tjenesteudøvere i overensstemmelse med disse gennemførelsesretsakter.

↓ 550/2004

~~Artikel 9~~

Udpegelse af vejrtjenesteudøvere

~~1. Medlemsstaterne kan ud fra sikkerhedsmæssige hensyn udpege en vejrtjenesteudøver til med eneret at levere alle eller en del af de meteorologiske data for hele eller en del af det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde.~~

~~2. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om enhver beslutning truffet i medfør af denne artikel vedrørende udpegelse af en vejrtjenesteudøver.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5
(tilpasset)
⇒ ny

Artikel 11

Præstationsordning

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

a) ~~fællesskabsdækkende~~ ☒ EU-dækkende ☒ ⇒ og tilknyttede lokale ⇐ præstationsmål om centrale præstationsområder, herunder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet

b) nationale planer eller planer for funktionelle luftrumsblokke, herunder præstationsmål, der sikrer ⇒ opfyldelsen af ⇐ ~~overensstemmelse med fællesskabsdækkende~~ ☒ EU-dækkende ☒ ⇒ og tilknyttede lokale ⇐ præstationsmål og

c) periodisk gennemgang, overvågning og benchmarking af luftfartstjenesters og ~~netfunktioners~~ ⇒ nettjenesters ⇐ præstationer.

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

3. a) ~~De fællesskabsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnet vedtages af Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, under hensyntagen til de~~

~~relevante input fra de nationale tilsynsmyndigheder på nationalt plan eller på de funktionelle luftrumsblokkes plan.~~

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

4e Kommissionen vurderer ⇒ i samarbejde med præstationsvurderingsorganet ⇐ ~~under anvendelse af vurderingskriterierne i stk. 6, litra d), om de nationale mål~~ ⇒ planer ⇐ ~~eller målene~~ ⇒ planerne ⇐ for de funktionelle luftrumsblokke ⇒ og de lokale mål ⇐ er i overensstemmelse med de ~~fællesskabsdækkende~~ ☒ EU-dækkende ☒ præstationsmål.

Hvis Kommissionen fastslår, at ⇒ de ⇐ ~~et eller flere nationale mål~~ ⇒ planer ⇐ eller ~~mål~~ ⇒ planerne ⇐ for de funktionelle luftrumsblokke ⇒ eller de lokale mål ⇐ ikke er i overensstemmelse med ~~opfylder~~ ⇒ de EU-dækkende mål ⇐ ~~vurderingskriterierne~~, kan den efter rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2, ~~bestemme~~ ⇒ kræve, at de berørte medlemsstater træffer de nødvendige afhjælpende foranstaltninger. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 27, stk. 2. ⇐ ~~at de pågældende nationale tilsynsmyndigheder skal udarbejde reviderede præstationsmål. Den pågældende medlemsstat/de pågældende medlemsstater skal godkende reviderede præstationsmål og træffe passende foranstaltninger, som skal meddeles rettidigt til Kommissionen.~~

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

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

5d Referenceperioden for præstationsordningen dækker mindst tre og højst fem år. Er de ⇒ lokale ⇐ ~~nationale mål eller målene for de funktionelle luftrumsblokke~~ ikke opfyldt inden for denne periode, ⇒ fastlægger og ⇐ anvender ⇒ de berørte ⇐ medlemsstaterne ~~og/eller de nationale tilsynsmyndigheder de hensigtsmæssige foranstaltninger, som~~ ⇒ er beregnet til at afhjælp situationen ⇐ ~~de har fastlagt.~~ ⇒ Hvor Kommissionen finder, at disse foranstaltninger ikke er tilstrækkelige til at afhjælp situationen, kan den bestemme, at de berørte medlemsstater skal træffe de nødvendige afhjælpende foranstaltninger eller indføre sanktioner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 27, stk. 2. ⇐ ~~Den første referenceperiode dækker de første tre år efter vedtagelsen af gennemførelsesbestemmelserne som nævnt i stk. 6.~~

6e Kommissionen vurderer regelmæssigt, om ⇒ de EU-dækkende og tilknyttede lokale ⇐ præstationsmålene er nået, ~~og fremlægger resultaterne for udvalget for det fælles luftrum.~~

74. ~~Følgende procedurer gælder for d~~ Den i stk. 1 nævnte præstationsordning ☒ bygger på ☒ :

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

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5
⇒ ny

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

- ~~de)~~ kriterierne for de nationale tilsynsmyndigheders udarbejdelse af nationale præstationsplaner eller præstationsplanerne for de funktionelle luftrumsblokke, som indeholder de ~~⇒ lokale ⇐ nationale~~ præstationsmål ~~eller præstationsmålene for de funktionelle luftrumsblokke~~ og incitamentsordningen. Præstationsplanerne skal:
 - i) bygge på luftfartstjenesteudøvernes forretningsplaner
 - ii) omhandle alle omkostningskomponenter i det nationale omkostningsgrundlag eller omkostningsgrundlagene for de funktionelle luftrumsblokke
 - iii) ~~inddrage~~ omfatte bindende ~~⇒ lokale ⇐~~ præstationsmål, der er i overensstemmelse med de ~~⇒ EU-dækkende ⇐ fællesskabsdækkende~~ præstationsmål

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5
(tilpasset)
⇒ ny

- ~~ed)~~ vurdering af de ~~⇒ lokale ⇐ nationale~~ præstationsmål ~~eller målene for de funktionelle luftrumsblokke~~ på grundlag af de nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke ~~og~~
- ~~fe)~~ overvågning af de nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke, herunder hensigtsmæssige varslingsmekanismer.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5
(tilpasset)
⇒ ny

~~ge)~~ kriterier ~~til~~ med henblik på ⇒ at indføre sanktioner ved manglende opfyldelse af ⇨ ~~vurdering af, hvorvidt de nationale mål eller målene for de funktionelle luftrumsblokke er i overensstemmelse med de fællesskabsdækkende~~ ⊗ EU-dækkende ⊗ ⇒ og tilknyttede lokale ⇨ præstationsmål i referenceperioden, og til støtte til varslingsmekanismer

~~he)~~ generelle principper for medlemsstaternes oprettelse af tilskyndelsesordningen

~~if)~~ principper for anvendelsen af en overgangsordning, der er nødvendig for tilpasningen til præstationsordningens funktion, og som ikke anvendes længere end 12 måneder efter vedtagelsen af ⇒ de i dette stykke nævnte delegerede retsakter ⇨ ~~gennemførelsesbestemmelserne.~~

~~jb)~~ ⇒ passende ⇨ referenceperioder~~n~~ og intervaller for vurderingen af ~~opnåelsen~~ opfyldelsen af præstationsmål og opstilling af nye mål

~~ka)~~ ~~indhold af og~~ ⇒ de nødvendige tilknyttede ⇨ tidsplaner ~~for de i stk. 4 omhandlede procedurer.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5
⇒ ny

Kommissionen ⇒ tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at fastsætte nærmere bestemmelser til sikring af en velfungerende præstationsordning ⇨ ~~kan tilføje yderligere procedurer til listen over de procedurer, som er omhandlet~~ ⇒ i overensstemmelse med de litra, der er opregnet i ⇨ i dette stykke. ~~Disse foranstaltninger, der gennem en tilføjelse har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 4.~~

~~85.~~ Der skal i forbindelse med udformningen af præstationsordningen tages hensyn til, at en-route-tjenester, terminaltjenester og ⇒ nettjenester ⇨ ~~netfunktioner~~ er forskellige, og at de i givet fald også skal behandles ~~tilsvarende forskelligt~~ med henblik på præstationsvurderingen.

↓ 550/2004 (tilpasset)

~~KAPITEL III~~

~~AFGIFTSORDNINGER~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 8
(tilpasset)

~~Artikel 1214~~

~~Generelle~~ ⊗ bestemmelser vedrørende afgiftsordningen ⊗

I overensstemmelse med kravene i artikel ~~1315~~ og ~~1416~~ skal en afgiftsordning for luftfartstjenester bidrage til større gennemsækelighed med hensyn til beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter hos luftrumsbrugere og bidrage til omkostningseffektiviteten ved udøvelsen af luftfartstjenester og flyvningens effektivitet under opretholdelse af et optimalt sikkerhedsniveau. ~~Denne afgiftsordning~~ ☒ Afgiftsordningen ☒ skal også være i overensstemmelse med artikel 15 i Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart og med Eurocontrols afgiftsordning for en route-afgifter.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 9
(tilpasset)
⇒ ny

Artikel ~~1315~~

Principper ☒ for afgiftsordningen ☒

1. Afgiftsordningen baseres på en opgørelse af de omkostninger ved luftfartstjenester, som tjenesteudøverne pådrager sig til fordel for luftrumsbrugere. Ordningen fordeler disse omkostninger på brugerkategorier.
2. ~~Følgende principper~~ ☒ i stk. 3 til 8 ☒ lægges til grund ved etableringen af omkostningsgrundlaget for afgifterne.

~~3.a)~~ De omkostninger, der skal fordeles på luftrumsbrugere, skal være de konstaterede omkostninger ved udøvelsen af luftfartstjenester, herunder passende beløb til forrentning af kapitalinvesteringer og afskrivning af aktiver, samt omkostningerne til vedligeholdelse, drift, forvaltning og administration ⇒ , inklusive EAA's omkostninger til relevante myndighedsopgaver ⇐ . De fastlagte omkostninger er de omkostninger, der er fastlagt af medlemsstaterne på nationalt eller FAB-niveau enten i begyndelsen af referenceperioden for hvert kalenderår i den referenceperiode, der omtales i artikel 11, stk. 5, ~~11 i rammeordningen~~, eller i løbet af referenceperioden, der følger passende justeringer og anvender advarselsmekanismerne i artikel 11 ~~i rammeordningen~~.

~~4.b)~~ De omkostninger, der skal medtages i denne forbindelse, er dem, som skønnes at vedrøre de faciliteter og tjenester, der er omhandlet i og implementeret i henhold til ICAO's Regional Air Navigation Plan, European Region. De ~~kan også omfatte~~ ⇒ omfatter også ⇐ omkostninger, som de nationale tilsynsmyndigheder og/eller kvalificerede enheder har pådraget sig, og andre omkostninger, som den berørte medlemsstat og tjenesteudøver har pådraget sig i forbindelse med ~~tilvejebringelsen~~ tilrådighedsstillelse af luftfartstjenester. De omfatter ikke omkostningerne til ☒ de i artikel 33 omhandlede ☒ sanktioner, som medlemsstaterne har pålagt ~~i medfør af artikel 9 i rammeordningen~~, ej heller omkostningerne til ☒ de i artikel 11, stk. 5 omhandlede ☒ afhjælpende foranstaltninger ⇒ eller sanktioner ⇐ , ~~som medlemsstaterne har pålagt ifølge artikel 11 i rammeordningen~~.

~~5.e)~~ Hvad angår de funktionelle luftrumsblokke og som en del af deres respektive rammeaftaler bestreber ~~gør~~ medlemsstaterne sig i et rimeligt omfang ~~rimelige bestræbelser~~ på at nå til enighed om fælles principper for opkrævningspolitik.

~~6.d)~~ Omkostningerne ved de forskellige luftfartstjenester opgøres særskilt som fastsat i artikel ~~2112~~, stk. 3.

~~7.e)~~ Krydssubsidiering mellem en route-tjenester og terminaltjenester ~~tillades ikke er ikke tilladt~~. Omkostninger, der vedrører både terminaltjenester og en route-tjenester, fordeles proportionalt mellem en route-tjenester og terminaltjenester på grundlag af en gennemskuelig metode. Krydssubsidiering mellem forskellige ~~⇒ lufttrafiktjenester ⇐ luftfartstjenester~~ er kun tilladt, når det er objektivt begrundet, og forudsat at det angives klart. ~~⇒ Krydssubsidiering mellem lufttrafiktjenester og støttetjenester er ikke tilladt. ⇐~~

~~8.f)~~ Det skal sikres, at omkostningsgrundlaget for afgifterne er gennemskueligt. Der fastsættes gennemførelsesbestemmelser for tjenesteudøvernes fremsendelse af oplysninger, således at det bliver muligt at kontrollere udøverens overslag, faktiske omkostninger og indtægter. Der udveksles regelmæssigt oplysninger mellem de nationale tilsynsmyndigheder, tjenesteudøverne, luftrumsbrugerne, Kommissionen og Eurocontrol.

~~93.~~ Medlemsstaterne overholder følgende principper ved afgiftsfastsættelsen i overensstemmelse med stk. ~~3~~ ~~til 8~~ ~~2~~:

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

b) Visse brugere, navnlig operatører af lette luftfartøjer og statsluftfartøjer, kan fritages for betaling af afgifter, forudsat at omkostningerne ved en sådan fritagelse ikke overføres på andre brugere.

c) Afgifter fastsættes for hvert kalenderår på grundlag af de fastlagte omkostninger ~~eller kan fastsættes på betingelser fastsat af medlemsstaterne til fastlæggelse af enhedssatsens maksimumsniveau eller for de årlige indtægter i en periode på højst fem år.~~

d) Indtægterne fra luftfartstjenester må være så store, at de ~~skaber~~ ~~giver~~ et rimeligt afkast på aktiverne, så de kan bidrage til nødvendige kapitalforbedringer.

e) Afgifterne ~~ne~~ skal afspejle omkostningerne ved de luftfartstjenester og -faciliteter, som stilles til rådighed for luftrumsbrugerne, ~~⇒ inklusive EAA's omkostninger til relevante myndighedsopgaver, ⇐~~ under hensyntagen til de forskellige involverede typer luftfartøjers relative produktionskapacitet.

f) Afgifterne ~~ne~~ skal fremme en sikker, effektiv og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester ~~for med sigte på~~ at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet; de skal desuden opfylde præstationsmålene og stimulere ~~til~~ integreret udøvelse af tjenester, samtidig med at de skal mindske luftfartens ~~miljømæssige følger~~ ~~miljøvirkninger~~. De nationale tilsynsmyndigheder kan ~~3~~ med henblik på litra f) ~~2~~ ~~til dette formål~~ og i forbindelse med de nationale præstationsplaner eller præstationsplanerne for de funktionelle luftrumsblokke oprette mekanismer, herunder incitamenter i form af økonomiske fordele og ulemper, der tilskynder luftfartstjenesteudøvere og/eller luftrumsbrugere til at støtte forbedringer i udøvelsen af luftfartstjenester, som f.eks. øget kapacitet, færre forsinkelser og bæredygtig udvikling, samtidig med at de opretholder et optimalt sikkerhedsniveau.

~~104.~~ Kommissionen vedtager ~~⇒ foranstaltninger, som fastlægger den nærmere procedure, der skal følges ved anvendelsen af stk. 1-9. Disse gennemførelsesretsakter vedtages ⇐ udførlige~~

~~gennemførelsesbestemmelser til nærværende artikel efter forskriftsproceduren i artikel 275, stk. 3, i rammeforordningen.~~ ⇒ undersøgelsesproceduren ⇐

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 11
(tilpasset)
⇒ ny

~~Artikel 14~~ Artikel 1416

Tilsyn med overholdelse ☒ af artikel 12 og 13 ☒

1. Kommissionen sørger i samarbejde med medlemsstaterne for, at det løbende vurderes, om principperne og reglerne i artikel ~~1244~~ og ~~1345~~ overholdes. Kommissionen bestræber sig på at indføre de nødvendige mekanismer til at inddrage Eurocontrols ekspertise og lader medlemsstaterne, Eurocontrol og repræsentanter for lufrumsbrugere få del i resultaterne af ~~revisionen~~ denne vurdering.

2. Kommissionen undersøger efter anmodning fra en eller flere medlemsstater, ~~som mener, at de i artikel 14 og 15 omhandlede principper og regler ikke er blevet anvendt korrekt, eller på eget initiativ enhver påstand om, at principperne og/eller reglerne ikke overholdes,~~ ⇒ specifikke foranstaltninger, som de nationale myndigheder har vedtaget i forbindelse med anvendelsen af artikel 12 og 13, hvad angår beregning af omkostninger og afgifter ⇐ . Med forbehold af artikel ~~3248~~, stk. 1, lader Kommissionen medlemsstaterne, Eurocontrol og repræsentanter for lufrumsbrugere få del i resultaterne af ~~revisionen~~ undersøgelsen. Senest to måneder efter modtagelse af en anmodning og efter at have hørt den berørte medlemsstat ☒ træffer Kommissionen afgørelse om, hvorvidt artikel 12 og 13 er overholdt, og hvorvidt den pågældende foranstaltning således fortsat kan anvendes. Disse gennemførelsesretsakter vedtages ☒ ~~og rådført sig med Udvalget for det Fælles Luftrum~~ efter rådgivningsproceduren i artikel 275, stk. 2, ~~i rammeforordningen~~ træffer Kommissionen afgørelse om anvendelsen af artikel 14 og 15 i nærværende forordning og beslutter, hvorvidt den pågældende praksis må fortsættes.

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

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 10
(tilpasset)
⇒ ny

~~Artikel 15~~ Artikel 1515a

Fælles projekter

1. ~~Fælles projekter kan bidrage til en vellykket~~ Gennemførelsen af ATM-masterplanen ☒ kan understøttes med fælles projekter ☒ . ~~Sådanne~~ ☒ Projekterne ☒ ~~projekter~~ skal støtte denne forordnings målsætninger om at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer på centrale områder såsom kapacitet, effektiv afvikling af flytrafikken og omkostningseffektivitet samt miljømæssig bæredygtighed inden for de overordnede sikkerhedsmål. ⇒ Fælles projekter skal på en rettidig, koordineret og synkroniseret måde

implementere ATM-funktionaliteter med henblik på at gennemføre de væsentlige operationelle ændringer, der er fastlagt i ATM-masterplanen. ⇐

2. Kommissionen kan ⇐ vedtage foranstaltninger, der fastlægger, hvordan fælles projekter skal forvaltes, og angiver incitament til deres gennemførelse. Disse gennemførelsesretsakter vedtages ⇐ ~~i overensstemmelse med~~ efter ~~forskriftsproceduren~~ ⇐ undersøgelsesproceduren ⇐ i artikel 275, stk. 3, i ~~rammeforordningen~~. ☒ Foranstaltningerne ☒ ~~udarbejde vejledningsmateriale om, hvordan sådanne projekter kan bidrage til gennemførelsen af ATM-masterplanen. Denne type vejledningsmateriale påvirker berører~~ ikke mekanismerne for anvendelse af ~~sådanne projekter~~ ☒ projekterne ☒ vedrørende funktionelle luftrumsblokke som vedtaget af parterne inden for disse blokke.

3. Kommissionen kan ⇐ vedtage fælles projekter om netrelaterede funktioner, der er særlig vigtige af hensyn til en generel forbedring af præstationerne inden for lufttrafikstyring og luftfartstjenester i Europa, og i disse projekter udpege ATM-funktionaliteter, der er klar til implementering, fastsætte en tidsplan for denne implementering og anføre, hvilket geografiske område implementeringen vedrører. Disse gennemførelsesretsakter vedtages ⇐ ~~endvidere~~ efter ⇐ undersøgelsesproceduren ⇐ ~~forskriftsproceduren~~ i artikel 275, stk. 3, i ~~rammeforordningen~~ beslutte at starte fælles projekter om netfunktioner, der er særligt vigtige for en generel forbedring af præstationerne inden for lufttrafikstyring og luftfartstjenester i Europa. Sådanne ☒ De ☒ fælles projekter kan være berettigede til ~~fællesskabsstøtte~~ ☒ EU-støtte ☒ inden for den flerårige finansielle ramme. Med dette for øje og uden at dette berører medlemsstaternes kompetence til at afgøre, hvordan deres økonomiske midler skal anvendes, gennemfører Kommissionen en uafhængig cost-benefit-analyse og passende høringer af medlemsstaterne og relevante aktører i overensstemmelse med artikel 2810 i ~~rammeforordningen~~ og undersøger alle relevante måder, hvorpå ~~deres~~ de fælles projekters ~~anvendelse~~ implementering kan finansieres. De støtteberettigede omkostninger ved anvendelsen af fælles projekter dækkes i overensstemmelse med principperne om åbenhed og ikke-diskrimination.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 5
(tilpasset)
⇒ ny

Artikel 169a

Funktionelle luftrumsblokke

1. Medlemsstaterne træffer ~~senest den 4. december 2012~~ alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at funktionelle luftrumsblokke ☒ oprettes og ☒ gennemføres ⇐ med udgangspunkt i integreret udøvelse af lufttrafiktjenester ⇐ ~~med henblik på~~ for at opnå den krævede kapacitet og effektivitet i lufttrafikstyringsnettet inden for det fælles europæiske luftrum, opretholde et højt sikkerhedsniveau, bidrage til at forbedre lufttrafiksystemets præstationer generelt og mindske miljøpåvirkningerne.

↓ ny

2. Hvor det er muligt, oprettes de funktionelle luftrumsblokke på grundlag af branchebaserede samarbejdspartnerskaber mellem luftfartstjenesteudøvere, især i forbindelse med udøvelsen af støttetjenester, jf. artikel 10. Branchepartnerskaberne kan understøtte en eller flere funktionelle luftrumsblokke eller dele heraf for at maksimere præstationen.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 5
(tilpasset)
⇒ ny

3. Medlemsstaterne ⇒ og lufttrafiktjenesteudøvere ⇐ ~~og navnlig medlemsstater, der etablerer tilgrænsende funktionelle luftrumsblokke~~, samarbejder indbyrdes i videst mulig omfang for at sikre, at denne ☒ artikel ☒ ~~bestemmelse~~ efterkommes. Samarbejdet kan i givet fald også omfatte ⇒ lufttrafiktjenesteudøvere fra ⇐ tredjelande, der deltager i funktionelle luftrumsblokke.

24. De funktionelle luftrumsblokke skal bl.a.:

a) understøttes af en sikkerhedsmæssig risikoanalyse

↓ ny

b) udformes med henblik på at opnå størst mulige synergier fra branchepartnerskaber for at opfylde og om muligt overgå de præstationsmål, der er fastsat i henhold til artikel 11

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 5
(tilpasset)

bc) gøre det muligt at udnytte luftrummet optimalt under hensyntagen til lufttrafikken

ed) sikre overensstemmelse med det europæiske rutenet, der er oprettet i henhold til artikel 176 i ~~luftrumsforordningen~~

de) være begrundet ved, at de indebærer en generel merværdi, herunder en optimal udnyttelse af tekniske og menneskelige ressourcer, baseret på cost-benefit-analyser

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 5
⇒ ny

ef) ⇒ i givet fald ⇐ sikre en gnidningsløs og fleksibel overdragelse af ansvaret for flyvekontrollen mellem lufttrafiktjenesteenheder

fg) sikre forenelighed mellem de forskellige luftrumskonfigurationer, ~~blandt andet ved at optimere de nuværende flyveinformationsregioner~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 5
(tilpasset)

gh) opfylde betingelserne i regionale aftaler indgået i ICAO-regi

hi) respektere regionale aftaler, der gælder på datoen for denne forordnings ikrafttræden, navnlig aftaler, der involverer europæiske tredjelande, ~~og~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 5

~~i) lette overensstemmelse med fællesskabsdækkende præstationsmål~~

↓ ny

Kravene i stk. 4, litra c), d) og g), opfyldes i overensstemmelse med den optimering af luftrummet udformning, som netforvalteren er ansvarlig for, jf. artikel 17.

5. Kravene i denne artikel kan opfyldes ved luftfartstjenesteudøvers deltagelse i en eller flere funktionelle luftrumsblokke.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 5
(tilpasset)
⇒ ny

~~26.~~ En funktionel luftrumsblok ~~⇒~~, der dækker et luftrum, som hører under mere end én medlemsstats ansvarsområde, ~~⇒ kan kun~~ oprettes ved ~~⇒~~ en aftale om fælles udpegelse ~~⇒~~ ~~gensidig aftale~~ mellem alle de medlemsstater og i påkommende tilfælde tredjelande, der har ansvaret for en del af det luftrum, som den funktionelle luftrumsblok omfatter. ~~⇒~~ Aftalen om fælles udpegelse, i henhold til hvilken den funktionelle luftrumsblok oprettes, skal indeholde de nødvendige bestemmelser om, hvordan blokken kan ændres, og hvordan en medlemsstat eller i givet fald et tredjeland kan trække sig ud af blokken, herunder overgangsordninger. ~~⇒~~

~~⇒~~ 7. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om oprettelsen af funktionelle luftrumsblokke. ~~⇒~~ Inden Kommissionen underrettes om oprettelsen af en funktionel luftrumsblok, forelægger den eller de berørte medlemsstater Kommissionen, de øvrige medlemsstater og andre ~~interesserede parter~~ interessenter relevante oplysninger og giver dem mulighed for at fremsætte bemærkninger.

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

~~58.~~ Ved tvister mellem to eller flere medlemsstater om en grænseoverskridende funktionel luftrumsblok, der vedrører luftrum under deres ansvarsområde, kan de berørte medlemsstater i fællesskab forelægge sagen for Udvalget for det Fælles Luftrum med henblik på en udtalelse. Udtalelsen afgives til de berørte medlemsstater. Med forbehold af stk. ~~63~~ tager medlemsstaterne hensyn til nævnte udtalelse med henblik på at finde en løsning.

~~69.~~ Kommission skal, når den har modtaget ~~de i stk. 6 og ⇒ 7 ⇒~~ omhandlede underrettelser ~~meddelelse~~ fra medlemsstaterne ~~om de aftaler og erklæringer, der er nævnt i stk. 3 og 4~~ vurdere hver enkelt funktionelle luftrumsbloks opfyldelse af betingelserne i stk. ~~42~~ og forelægge resultaterne for ~~⇒~~ medlemsstaterne ~~⇒~~ Udvalget for det Fælles Luftrum til diskussion drøftelse. Finder Kommissionen, at en eller flere af de funktionelle luftrumsblokke ikke opfylder betingelserne, skal den indlede en dialog med de berørte medlemsstater med henblik på at opnå enighed om de foranstaltninger, der er nødvendige for at rette op på situationen.

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

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 5
(tilpasset)
⇒ ny

810. ⇒ Kommissionen kan vedtage detaljerede bestemmelser vedrørende den fælles udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere som omhandlet i stk. 6, som præciserer, hvordan tjenesteudøverne udpeges, udpegelsesperioden, tilsynsordninger, tilrådighedsstillelsen af tjenester og ansvarsordninger. ~~⇒ Der skal senest den 4. december 2010 udarbejdes vejledningsmateriale vedrørende oprettelse og ændring af funktionelle luftrumsblokke~~
⇒ Disse gennemførelsesretsakter vedtages ~~⇒ i overensstemmelse med efter rådgivningsproceduren~~ ⇒ undersøgelsesproceduren ~~⇒ i artikel 275, stk. 32, i rammeforordningen.~~

911. Kommissionen ⇒ kan ~~⇒~~ vedtage ~~⇒~~ bestemmelser vedrørende de i stk. 6 omhandlede oplysninger, som medlemsstaterne skal indgive. ~~⇒ senest den 4. december 2011 og ⇒ Disse gennemførelsesretsakter vedtages ⇒ efter i overensstemmelse med~~
⇒ undersøgelsesproceduren ~~⇒ forskriftsproceduren i artikel 275, stk. 3, i rammeforordningen~~
~~gennemførelsesbestemmelser vedrørende de oplysninger, som medlemsstaterne skal tilvejebringe, før en funktionel luftrumsblok kan oprettes og ændres i overensstemmelse med denne artikels stk. 3.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 5

~~Artikel 9b~~

Koordinator for funktionelle luftrumsblokke

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

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

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

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

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

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

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6
⇒ ny

Artikel 176

Styring og udformning af nettet

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

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

a) Det europæiske rutenet udformes;

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

↓ ny

c) Den centrale funktion for lufttrafikregulering varetages

d) En luftfartsinformationsportal oprettes, jf. artikel 23

e) Luftrummet udformning optimeres i samarbejde med luftfartstjenesteudøvere og funktionelle luftrumsblokke som omhandlet i artikel 16

f) Den centrale funktion for koordinering under luftfartskriser varetages.

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6
⇒ ny

De ~~funktioner~~ ⇒ tjenester ⇐, der er omhandlet i ~~første afsnit~~ dette stykke, indebærer ikke, at der skal vedtages bindende, generelle foranstaltninger, eller at der skal foretages politiske vurderinger. De tager hensyn til forslag, der er udformet på nationalt niveau og på niveauet for de funktionelle luftrumsblokke. De ~~udføres~~ udøves i koordinat

udøves i koordinat

ion med militære myndigheder i overensstemmelse med vedtagne procedurer vedrørende fleksibel brug af luftrummet.

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6
(tilpasset)
⇒ ny

Kommissionen kan ~~efter høring af Udvalget for Det Fælles Luftrum og~~ i overensstemmelse med de gennemførelsesbestemmelser, der er nævnt i stk. 4, ~~overdrage~~ ☒ udpege ☒ Eurocontrol eller et andet upartisk og kompetent organ

⇒ til at udføre netforvalterens ⇐ ~~de opgaver, der er nødvendige for udøvelsen af de funktioner, der er omhandlet i første afsnit.~~ Sådanne opgaver udføres på en upartisk og omkostningseffektiv måde og udføres på vegne af medlemsstaterne og de berørte parter. De er underlagt passende styring, der anerkender separat regnskabspligt for ~~ydelse udøvelse~~ af tjenester og regulering, under hensyntagen til det samlede ATM-nets behov og med fuld inddragelse af luftrumsbrugerne og luftfartstjenesteudøverne. ⇒ Senest 1. januar 2020 udpeger Kommissionen netforvalteren som en selvstændig tjenesteudøver, om muligt i form af et branchepartnerskab. ⇐

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6
⇒ ny

3. Kommissionen ⇒ tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 for at kunne ⇐ ~~kan~~ ~~føje~~ ⇒ tjenester ⇐ ~~funktioner~~ til listen over de ⇒ tjenester ⇐ ~~funktioner~~, der er nævnt i stk. 2, ⇒ og således tilpasse listen til den tekniske og operationelle udvikling med hensyn til centraliseret udøvelse af støttetjenester ⇐ ~~efter passende høring af interesserede parter i industrien. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 4, i rammeforordningen.~~

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

- a) koordineringen og harmoniseringen af processer og procedurer for at øge effektiviteten af luftfartsfrekvensforvaltningen, herunder udvikling af principper og kriterier
 - b) den centrale funktion at koordinere tidlig identifikation og løsning af frekvensbehov i de frekvensbånd, der er tildelt den almindelige europæiske lufttrafik, for at støtte udformningen og driften af det europæiske lufttrafiknet
 - c) yderligere ~~netfunktioner~~ ⇒ nettjenester ⇐ som defineret i ATM-masterplanen
 - d) detaljerede ordninger for samarbejde om beslutningstagning mellem medlemsstaterne, luftfartstjenesteudøverne og netstyringsfunktionen for de opgaver, der er omhandlet i stk. 2
-

↓ ny

e) detaljerede ledelsesordninger for netforvalteren, der inddrager alle berørte operationelle interessenter

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6
⇒ ny

~~f) tilrettelæggelse med henblik på ordninger for høring af de relevante interesserede parter~~ interessenter i beslutningsprocessen både på nationalt og på europæisk plan , og

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

↓ ny

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6
(tilpasset)
⇒ ny

5. Andre aspekter af luftrumets udformning end dem, ~~som~~ der er omhandlet i stk. 2 og ⇒ stk. 4, litra c) ⇐ , tages op på nationalt niveau ~~og~~ eller niveauet for de funktionelle luftrumsblokke. ~~I denne~~ Denne udformningsproces ~~skal der~~ tages hensyn til efterspørgslen efter og kompleksiteten af trafikken, nationale præstationsmål eller præstationsmålene for de funktionelle luftrumsblokke, og den skal omfatte en fuld høring af relevante luftrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer luftrumsbrugere, og militære myndigheder, når det er passende.

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

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

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 6

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

~~a) flyveplanlægning~~

~~b) udnyttelse af disponibel luftrumskapacitet under alle faser af en flyvning, herunder slottildeling, og~~

~~c) den almene lufttrafiks anvendelse af ruteføringer, herunder~~

~~udarbejdelse af én enkelt publikation vedrørende rute- og trafikpolitik~~

~~muligheder for at omdirigere den almene lufttrafik fra overbelastede områder, og~~

~~prioriteringsregler for den almene lufttrafiks adgang til lufrummet, navnlig i overbelastede perioder og kriseperioder.~~

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

↓ 550/2004 (tilpasset)
⇒ ny

Artikel ~~18~~14

Forbindelserne mellem tjenesteudøvere

1. Luftfartstjenesteudøvere kan benytte sig af tjenester fra andre tjenesteudøvere, ~~der~~ der som er indehavere af et certifikat ~~certificeret~~ ⇒ eller har afgivet en erklæring, ⇐ der er gyldig i Fællesskabet ☒ Unionen ☒.

2. Luftfartstjenesteudøverne formaliserer deres samarbejde ved skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger, som fastlægger den enkelte udøvers specifikke pligter og opgaver, og som giver mulighed for udveksling af operationelle data mellem alle tjenesteudøvere for så vidt angår almen lufttrafik. Sådanne ordninger meddeles den ~~eller de~~ berørte nationale tilsynsmyndigheder.

3. I de tilfælde, hvor der er tale om udøvelse af lufttrafiktjenester, er de berørte medlemsstaters godkendelse påkrævet. ~~I de tilfælde, hvor der er tale om udøvelse af vejrtjenester, er de berørte medlemsstaters godkendelse påkrævet, hvis disse har udpeget en udøver med eneret i henhold til artikel 9, stk. 1.~~

↓ ny

Artikel 19

Forbindelserne med interessenter

Luftfartstjenesteudøverne opretter høringsmekanismer med henblik på at høre de relevante grupper af lufrumsbrugere og flyvepladsoperatører i alle vigtige spørgsmål vedrørende de tjenester, der udøves, eller vedrørende relevante ændringer af lufrumskonfigurationerne. Lufrumsbrugerne skal også inddrages i godkendelsen af strategiske investeringsplaner. Kommissionen vedtager foranstaltninger, der nærmere beskriver fremgangsmåden for høringen og for inddragelsen af lufrumsbrugere i godkendelsen af investeringsplaner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 6

Artikel ~~20~~11

Forbindelserne til de militære myndigheder

Medlemsstaterne træffer som led i den fælles transportpolitik de nødvendige foranstaltninger til at sikre indgåelsen eller fornyelsen af skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger

mellem de kompetente civile og militære myndigheder om styringen af specifikke luftrumsblokke.

↓ 550/2004 (tilpasset)

Artikel ~~214~~

Gennemskuelighed i regnskaberne

1. Luftfartstjenesteudøvere udarbejder, uanset ejerforhold og retlig form, regnskaber, der revideres og offentliggøres. Regnskaberne skal være i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder (IAS), som ~~Fællesskabet~~ ☒ Unionen ☒ har vedtaget. Hvor fuld overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder på grund af tjenesteudøverens retlige status ikke er mulig, bestræber udøveren sig på at opnå ~~så høj en størst mulig overensstemmelse som muligt.~~
2. Luftfartstjenesteudøverne offentliggør i alle tilfælde en årsberetning, og de underkastes regelmæssigt en uafhængig revision.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 7

3. Når luftfartstjenesteudøvere udøver et bundt af tjenester, specificerer og angiver de omkostninger og indtægter, der hidrører fra luftfartstjenesterne, opgjort i overensstemmelse med den i artikel ~~1214~~ omhandlede afgiftsordning for luftfartstjenester, og de fører i givet fald konsoliderede regnskaber for andre tjenester, som ikke er luftfartstjenester, således som de ville være forpligtede til, hvis de pågældende tjenester blev udøvet af adskilte virksomheder.

↓ 550/2004 (tilpasset)
⇒ ny

4. Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder, som har adgang til regnskaberne hos tjenesteudøvere, der udøver tjenester i det luftrum, som hører ind under deres ansvarsområde.
5. Medlemsstaterne kan anvende overgangsbestemmelserne i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1606/2002 af 19. juli 2002 om anvendelse af internationale regnskabsstandarder⁴⁹ på luftfartstjenesteudøvere, som er omfattet af denne forordning.

Artikel ~~224~~

Adgang til og beskyttelse af data

1. For så vidt angår almen lufttrafik, udveksles relevante operationelle data i realtid mellem alle luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne for at lette disses operationelle behov. Dataene må kun anvendes til operationelle formål.
2. Relevante myndigheder, ~~certificerede~~ luftfartstjenesteudøvere, ~~der er certificeret~~ ⇒ eller har afgivet en erklæring, ⇐ luftrumsbrugere og lufthavne gives adgang til relevante operationelle data på et ikke-diskriminerende grundlag.

⁴⁹ EFT L 243 af 11.9.2002, s. 1.

3. ~~Certificerede~~ Tjenesteudøvere, der er certificeret ⇨ eller har afgivet en erklæring, ⇨ luftrumsbrugere og lufthavne ~~udformer~~ fastsætter standardbetingelser for adgang til andre af deres relevante operationelle data end de i stk. 1 omhandlede. De nationale tilsynsmyndigheder godkender sådanne standardbetingelser. ⇨ Kommissionen kan fastsætte foranstaltninger vedrørende de procedurer, der skal følges i forbindelse med dataudveksling, og den type data, der er omfattet af disse adgangs-betingelser samt deres godkendelse. Disse gennemførelsesretsakter vedtages ⇨ ~~Hvor det er relevant, udarbejdes der detaljerede regler vedrørende sådanne betingelser~~ efter ⇨ undersøgelsesproceduren ⇨ ~~proceduren i rammeordningens artikel 275~~, stk. 3.

↓ 551/2004 (tilpasset)

KAPITEL IIIV

LUFTRUMMET'S STRUKTUR

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 2

~~Artikel 3~~

Europæisk øvre flyveinformationsregion (EUIR)

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

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

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

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

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 3
(tilpasset)
⇨ ny

~~Artikel 232a~~

Elektronisk luftfartsinformation

1. Uden at dette berører medlemsstaternes offentliggørelse af luftfartsinformation og på en måde, der er i overensstemmelse med denne offentliggørelse, sikrer Kommissionen i samarbejde med Eurocontrol ⇨ netforvalteren ⇨ adgangen til elektronisk luftfartsinformation

af høj kvalitet, som præsenteres på en harmoniseret måde, og som opfylder alle relevante brugeres behov i form af datakvalitet og rettidighed.

2. Ved anvendelsen af stk. 1 skal Kommissionen:

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

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

3. Kommissionen vedtager ~~udførlige gennemførelsesbestemmelser~~ ☒ foranstaltninger ☒ til ☒ oprettelse og implementering af en elektronisk integreret briefingportal. Disse gennemførelsesretsakter vedtages ☒ ~~nærværende artikel~~ efter ☒ undersøgelsesproceduren ☒ ~~forskriftsproceduren~~ i artikel ~~275~~, stk. 3, i rammeforordningen.

↓ 1070/2009 Artikel 3, stk. 4

Artikel 4

Lufttrafikregler og regler for luftrumsklassifikation

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

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

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

↓ 551/2004 (tilpasset)

KAPITEL III

FLEKSIBEL UDNYTTELSE AF LUFTRUMMET I DET FÆLLES EUROPÆISKE LUFTRUM

↓ 551/2004 (tilpasset)

⇒ ny

Artikel 7

Fleksibel udnyttelse af luftrummet

~~1. Medlemsstaterne sikrer under hensyntagen til organisationen af de militære aspekter, der hører ind under deres ansvarsområde, en ensartet anvendelse i det fælles europæiske luftrum af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet som beskrevet af ICAO og udviklet af Eurocontrol med henblik på at lette luftrumsstyringen og lufttrafikstyringen som led i den fælles transportpolitik.~~

~~2. Medlemsstaterne aflægger hvert år rapport til Kommissionen om anvendelsen som led i den fælles transportpolitik af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet for så vidt angår det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde.~~

~~3. På de områder, hvor det navnlig på baggrund af rapporterne fra medlemsstaterne bliver nødvendigt at styrke og harmonisere anvendelsen af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet i det fælles europæiske luftrum, vedtages der gennemførelsesbestemmelser som led i den fælles transportpolitik efter proceduren i rammeforordningens artikel 8.~~

~~Artikel 8~~

~~Midlertidig suspension~~

~~1. I tilfælde, hvor anvendelsen af artikel 7 giver anledning til væsentlige driftsmæssige vanskeligheder, kan medlemsstaterne midlertidigt suspendere en sådan anvendelse, forudsat at de straks underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.~~

~~2. Efter indførelsen af en midlertidig suspension kan der efter proceduren i rammeforordningens artikel 8 foretages tilpasninger af de bestemmelser, der er vedtaget i medfør af artikel 7, stk. 3, for det luftrum, der hører ind under den eller de berørte medlemsstats ansvarsområde.~~

↓ ny

~~Artikel 24~~

~~Teknologisk udvikling og interoperabilitet af lufttrafikstyring~~

~~1. Kommissionen vedtager nærmere regler vedrørende fremme af den teknologiske udvikling og interoperabilitet af lufttrafikstyring i forbindelse med udviklingen og gennemførelsen af ATM-masterplanen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 3.~~

~~2. Med hensyn til de i stk. 1 omhandlede regler finder artikel 17, stk. 2, litra b), i forordning (EF) nr. 216/2008 anvendelse. Hvor det er relevant, anmoder Kommissionen EAA om at medtage disse regler i det årlige arbejdsprogram, der er omhandlet i artikel 56 i nævnte forordning.~~

↓ 552/2004
⇒ ny

~~3. Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet skal navnlig:~~

- ~~(a) fastlægge eventuelle specifikke krav, som supplerer eller præciserer de væsentlige krav, især for så vidt angår sikkerhed, homogen drift og præstationer, og/eller~~

- (b) ~~hvor dette er relevant, beskrive eventuelle specifikke krav, som supplerer eller præciserer de væsentlige krav, især for så vidt angår samordnet indførelse af nye aftalte og validerede driftskoncepter og teknologier, og/eller~~
- (c) ~~fastlægge komponenterne, når det drejer sig om systemer, og/eller~~
- (d) ~~beskrive de særlige procedurer for overensstemmelsesvurdering, der i givet fald inddrager bemyndigede organer, jf. artikel 8, og som er baseret på de i afgørelse 93/465/EF definerede moduler, der skal anvendes ved vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed samt ved verifikation af systemerne, og/eller~~
- (e) ~~fastsætte betingelserne for gennemførelse, herunder også i givet fald den dato, hvor alle relevante interessenter skal overholde bestemmelserne.~~

↓ 552/2004

KAPITEL II

VÆSENTLIGE KRAV, GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER VEDRØRENDE INTEROPERABILITET OG FÆLLESSKABSSPECIFIKATIONER

Artikel 2

Væsentlige krav

~~Det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer, disses komponenter og tilhørende procedurer skal opfylde væsentlige krav. De væsentlige krav er anført i bilag II.~~

Artikel 3

Gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet

~~1. Der udarbejdes gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet, når dette er nødvendigt for at nå målene for denne forordning på en sammenhængende måde.~~

~~2. Systemer, komponenter og tilhørende procedurer skal overholde de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet i hele deres livscyklus.~~

~~4. I forbindelse med udarbejdelse, vedtagelse og revision af gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet tages der hensyn til de anslåede omkostninger og fordele ved de forskellige tekniske løsninger, hvorved bestemmelserne kan overholdes, med henblik på at finde den mest holdbare løsning under behørig hensyntagen til opretholdelsen af et aftalt højt sikkerhedsniveau. En vurdering af omkostninger og fordele ved disse løsninger for samtlige interessenter vedlægges hvert udkast til gennemførelsesbestemmelse vedrørende interoperabilitet.~~

~~5. Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet fastlægges efter proceduren i rammeforordningens artikel 8.~~

Artikel 4

Fællesskabsspecifikationer

1. Med henblik på at nå målene for denne forordning kan der fastlægges fællesskabsspecifikationer. Sådanne specifikationer kan være:

a) europæiske standarder for systemer eller komponenter med tilhørende procedurer, der udarbejdes af de europæiske standardiseringsorganer i samarbejde med Eurocae efter mandat fra Kommissionen i overensstemmelse med artikel 6, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester⁵⁰ og efter de almindelige retningslinjer for samarbejde mellem Kommissionen og standardiseringsorganerne, der blev undertegnet den 13. november 1984,

eller

b) specifikationer, der udarbejdes af Eurocontrol for så vidt angår samordning af driften mellem luftfartstjenesteudøvere på anmodning af Kommissionen og efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 2.

2. Systemer med tilhørende procedurer og komponenter, der er i overensstemmelse med de relevante fællesskabsspecifikationer, hvis referencenumre er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*, formodes at opfylde de væsentlige krav og/eller at overholde gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet.

3. Kommissionen offentliggør referencenumrene for de europæiske standarder, jf. stk. 1, litra a), i *Den Europæiske Unions Tidende*.

4. Referencenumrene for Eurocontrol-specifikationerne, jf. stk. 1, litra b), offentliggøres af Kommissionen i *Den Europæiske Unions Tidende* efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 2.

5. Mener en medlemsstat eller Kommissionen, at overensstemmelse med en offentliggjort fællesskabsspecifikation ikke sikrer opfyldelsen af de væsentlige krav og/eller overholdelsen af gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet, som den pågældende fællesskabsspecifikation skulle dække, finder proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 2, anvendelse.

6. Er der mangler i offentliggjorte europæiske standarder, kan det efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 2, efter høring af det udvalg, der er nedsat ved artikel 5 i direktiv 98/34/EF, besluttes, at de pågældende standarder eller ændringer heraf skal trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvori de er nævnt.

7. Er der mangler i offentliggjorte Eurocontrol-specifikationer, kan det efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 2, besluttes, at de pågældende specifikationer eller ændringer heraf skal trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvori de er nævnt.

KAPITEL III

VERIFIKATION AF OVERENSSTEMMELSE

Artikel 5

EF-erklæring om komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed

1. Komponenter ledsages af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed. Elementerne i denne erklæring er anført i bilag III.

⁵⁰ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37. Senest ændret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18).

~~2. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant sikrer og erklærer med en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, at han har fulgt anvisningerne i de væsentlige krav og i de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.~~

~~3. Komponenter, der ledsages af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, formodes at opfylde de væsentlige krav og overholde de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.~~

~~4. De relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet specificerer i givet fald, hvilke opgaver i forbindelse med vurderingen af komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed der skal udføres af de bemyndigede organer, jf. artikel 8.~~

~~Artikel 6~~

~~EF-erklæring om systemverifikation~~

~~1. Systemerne underkastes en EF-verifikation af luftfartstjenesteudøveren i overensstemmelse med de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet for at sikre, at de opfylder de væsentlige krav i denne forordning og overholder gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet, når de integreres i det europæiske lufttrafikstyringsnet.~~

~~2. Før et system tages i brug, udsteder den relevante luftfartstjenesteudøver en EF-verifikationserklæring, der bekræfter overensstemmelsen, og sender denne til den nationale tilsynsmyndighed sammen med en teknisk beskrivelse. Elementerne i denne erklæring og i den tekniske beskrivelse er anført i bilag IV. Den nationale tilsynsmyndighed kan anmode om eventuelle yderligere oplysninger, som måtte være nødvendige for at kontrollere overensstemmelsen.~~

~~3. De relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet specificerer i givet fald, hvilke opgaver i forbindelse med verifikationen af systemer der skal udføres af de bemyndigede organer, jf. artikel 8.~~

~~4. EF-verifikationserklæringen udstedes med forbehold af eventuelle vurderinger, som den nationale tilsynsmyndighed måtte skulle foretage for at undersøge andet end interoperabilitet.~~

↓ 1070/2009 Artikel 4, stk. 1

~~Artikel 6a~~

~~Alternativ verifikation af overensstemmelse~~

~~Et certifikat, der er udstedt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur⁵¹ og gælder for komponenter eller systemer, betragtes i forbindelse med anvendelsen af denne forordnings artikel 5 og 6 som en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed eller som en EF-verifikationserklæring, hvis den indeholder dokumentation for overensstemmelse med denne forordnings væsentlige krav og de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.~~

⁵¹ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

Artikel 7

Beskyttelsesklausul

~~1. Hvis en national tilsynsmyndighed godtgør,~~

~~a) at en komponent, der ledsages af en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, eller~~

~~b) at et system, der ledsages af en EF-verifikationerklæring~~

~~ikke opfylder de væsentlige krav og/eller overholder de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet, træffer den, under behørigt hensyn til behovet for driftssikkerhed og kontinuitet, alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse anvendelsesområdet for denne komponent eller dette system eller forbyde enheder under dens ansvar at anvende komponenten eller systemet,~~

~~2. Den berørte medlemsstat underretter omgående Kommissionen om sådanne eventuelle foranstaltninger og begrundet dem, idet den navnlig angiver, om den mener, at den manglende opfyldelse af de væsentlige krav skyldes:~~

~~a) at komponenten eller systemet ikke opfylder de væsentlige krav~~

~~b) at gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet og/eller fællesskabsspecifikationerne er blevet anvendt ukorrekt~~

~~c) at gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet og/eller fællesskabsspecifikationerne er mangelfulde~~

~~3. Kommissionen hører hurtigst muligt de berørte parter. Efter denne høring underretter Kommissionen medlemsstaten om resultatet og oplyser, hvorvidt den finder, at de foranstaltninger, den nationale tilsynsmyndighed har truffet, er berettigede.~~

~~4. Hvis Kommissionen konstaterer, at de foranstaltninger, den nationale tilsynsmyndighed har truffet, ikke er berettigede, anmoder den berørte medlemsstat om at sørge for, at foranstaltningerne omgående trækkes tilbage. Den underretter straks fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant herom.~~

~~5. Hvis Kommissionen konstaterer, at den manglende opfyldelse af de væsentlige krav skyldes ukorrekt anvendelse af gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet og/eller fællesskabsspecifikationerne, træffer den berørte medlemsstat passende foranstaltninger over for den, der har udstedt erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed eller EF-verifikationerklæringen, og underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.~~

~~6. Hvis Kommissionen konstaterer, at den manglende opfyldelse af de væsentlige krav skyldes, at fællesskabsspecifikationerne er mangelfulde, anvendes procedurerne i artikel 4, stk. 6 eller 7.~~

KAPITEL ~~IV~~V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 11
(tilpasset)

Artikel ~~25~~17

~~Revision~~ ☒ Tilpasning ☒ af bilagene

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

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

↓ ny

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at supplere eller ændre de krav til kvalificerede enheder, som er opført i bilag I, og de betingelser, som skal knyttes til certifikater, der tildeles luftfartstjenesteudøvere, og som er opført i bilag II, for at tage højde for den erfaring, som nationale tilsynsmyndigheder har opnået i forbindelse med anvendelsen af disse krav og betingelser, eller for at tage højde for udviklingen af lufttrafikstyringssystemer, hvad angår interoperabilitet og integreret udøvelse af luftfartstjenester.

↓ ny

Artikel 26

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 11, stk. 7, artikel 17, stk. 3, og artikel 25, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode.

3. Den i artikel 11, stk. 7, artikel 17, stk. 3, og artikel 25 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 11, stk. 7, artikel 17, stk. 3, og artikel 25 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for

en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

↓ 549/2004

⇒ ny

Artikel 275

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for det Fælles Luftrum, i det følgende benævnt "udvalget", ~~der består af to repræsentanter for hver medlemsstat, og som har Kommissionens repræsentant som formand. Udvalget sikrer, at der tages passende hensyn til alle brugerkategoriernes interesser.~~ ⇒ Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011. ⇐

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel ~~3 og 7~~ ⇐ 4 ⇐ i ⇐ forordning (EU) nr. 182/2011 ⇐ ~~afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 ~~og 7~~ i ⇐ forordning (EU) nr. 182/2011 ⇐ ~~afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

~~Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til en måned.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 4

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

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

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5
(tilpasset)

⇒ ny

Artikel 2810

⊗ Kommissionens høring af interessenter ⊗

~~12.~~ Kommissionen opretter en høringsmekanisme på ~~fællesskabsplan~~ ⊗ EU-plan ⊗ ⇐ med henblik på eventuel afholdelse af høringer om spørgsmål vedrørende gennemførelsen af denne forordning ⇐. Det særlige sektordialogudvalg, der ~~oprettedes~~ er nedsat i henhold til ⊗ Kommissionens ⊗ afgørelse 98/500/EF, inddrages i høringen.

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

2. Interessenterne kan omfatte:

- luftfartstjenesteudøvere
- lufthavnsoperatører

- relevante luftrumsbrugere eller relevante grupper, der repræsenterer luftrumsbrugere
- militære myndigheder
- fabrikanter og
- faglige sammenslutninger.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5
(tilpasset)

Artikel ~~296~~

Rådgivende organ for luftfart

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

Artikel ~~307~~

Forbindelser med ~~europæiske~~ tredjelande

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5
(tilpasset)
⇒ ny

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

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5
(tilpasset)
⇒ ny

Artikel ~~318~~

☒ Støtte fra eksterne instanser ☒ ~~Gennemførelsesbestemmelser~~

1.

~~Med henblik på udarbejdelse af gennemførelsesbestemmelser kan~~ Kommissionen ~~kan~~ ⇒ anmode om bistand fra ⇐ ~~i givet tilfælde udstede mandater til Eurocontrol eller en anden~~ ⇒ en ekstern ⇐ instans ⇒ med henblik på varetagelsen af sine opgaver i henhold til denne forordning ⇐ ~~med angivelse af de opgaver, der skal udføres, og tidsplanen herfor og under hensyntagen til de relevante frister som fastlagt i nærværende forordning.~~

~~Kommissionen handler efter rådgivningsproceduren i artikel 5, stk. 2.~~

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

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 1

~~Artikel 4~~

Sikkerhedskrav

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

↓ 550/2004 (tilpasset)

KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

↓ 1070/2009 Artikel 4, stk. 2

~~Artikel 9~~

Revision af bilagene

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

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 11

~~Artikel 32~~¹⁸

Fortrolighed

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

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

3. Oplysninger og data afgivet i henhold til afgiftsordningen i artikel ~~1214~~ videregives offentligt.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 5
(tilpasset)
⇒ ny

Artikel 339

Sanktioner

~~De sanktioner, som m~~Medlemsstaterne ~~fastlægger~~ fastsætter ☒ bestemmelser om sanktioner ☒ for især luftrumsbrugeres og luftfartstjenesteudøverses overtrædelse af denne forordning ~~og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3,~~ ☒ og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne ☒ skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

↓ 549/2004 (tilpasset)

Artikel 3412

~~Tilsyn, kontrol~~ ☒ Evaluering ☒ og metoder til vurdering af indsatsen

~~1. Tilsyn, kontrol og metoderne til vurdering af indsatsen bygger på årsrapporter fra medlemsstaterne om gennemførelsen af de foranstaltninger, der træffes i medfør af denne forordning, og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 6,
litra a) (tilpasset)
⇒ ny

~~12.~~ Kommissionen evaluerer regelmæssigt anvendelsen af denne forordning ~~og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3,~~ og forelægger sin første rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet ~~senest den 4. juni 2011 og herefter~~ ved udgangen af hver referenceperiode i henhold til artikel 11, stk. ~~53~~, litra d). Med henblik herpå kan Kommissionen, når det er begrundet, anmode medlemsstaterne om yderligere oplysninger ~~som supplement til oplysningerne i de rapporter, de indsender i henhold til denne artikels stk. 1~~ ☒ , der er relevante for denne forordnings anvendelse ☒.

↓ 549/2004

~~3. Kommissionen hører udvalget med henblik på udarbejdelsen af de rapporter, der er omhandlet i stk. 2.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 6,
litra b)

~~24.~~ Rapporterne skal indeholde en evaluering af resultaterne af de foranstaltninger, der er truffet i medfør af denne forordning, herunder relevant information om udviklingen i sektoren, og navnlig de økonomiske, miljømæssige, sociale, beskæftigelsesmæssige og

teknologiske aspekter, samt om tjenesternes kvalitet, i forhold til de oprindelige mål og de fremtidige behov.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 12
(tilpasset)

~~Artikel 18a~~

Evaluering

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

↓ 551/2004 (tilpasset)

~~KAPITEL IV~~

~~AFSLUTTENDE BESTEMMELSER~~

~~Artikel 10~~

Evaluering

~~I forbindelse med den regelmæssige evaluering, der er omhandlet i rammeforordningens artikel 12, stk. 2, gennemfører Kommissionen en prospektiv undersøgelse af betingelserne for en fremtidig anvendelse på det nedre luftrum af de koncepter, der er omhandlet i artikel 3, 5 og 6.~~

~~På grundlag af undersøgelsens konklusioner og i lyset af de gjorte fremskridt forelægger Kommissionen senest den 31. december 2006 Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, der, hvis det er hensigtsmæssigt, ledsages af et forslag om udvidelse af disse koncepter til at omfatte det nedre luftrum eller om fastlæggelse af eventuelle andre foranstaltninger. I tilfælde af planer om en sådan udvidelse bør de relevante afgørelser så vidt muligt træffes inden den 31. december 2009.~~

↓ 549/2004

~~Artikel 3513~~

Beskyttelsesklausul

Denne forordning er ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan træffe foranstaltninger, for så vidt disse er nødvendige for at beskytte vitale sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser. Det drejer sig især om foranstaltninger, der er tvingende nødvendige

- a) med henblik på overvågning af luftrummet under medlemsstaternes ansvarsområde i overensstemmelse med ICAO's regionale luftfartsaftaler, herunder muligheden for at opdage, identificere og vurdere alle luftfartøjer, der benytter et sådant luftrum, for at

sikre flyvesikkerheden og træffe foranstaltninger, der tilgodeser sikkerheds- og forsvarsbehov

- b) i tilfælde af alvorlige interne uroligheder, der påvirker opretholdelsen af lov og orden
- c) i tilfælde af krig eller af alvorlige internationale spændinger, der udgør en fare for krig
- d) for opfyldelsen af en medlemsstats internationale forpligtelser, for så vidt angår opretholdelse af fred og international sikkerhed
- e) for at gennemføre militære operationer og militær træningsflyvning, herunder nødvendige øvelsesmuligheder.

↓ 1070/2009 Artikel 1, stk. 7
(tilpasset)
⇒ ny

Artikel 36~~13a~~

~~Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur~~ ⇒ Den Europæiske Unions Agentur for Luftfart (EAA) ⇐

Ved gennemførelsen af denne forordning ~~og forordning (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004, (EF) nr. 552/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur~~⁵² samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen i overensstemmelse med deres respektive roller i henhold til denne forordning i givet fald med ⇒ EAA ⇐ ~~Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur for at sikre, at alle sikkerhedsmæssige aspekter er taget behørigt i betragtning.~~

↓ 552/2004 (tilpasset)

Artikel 10

Overgangsordninger

- ~~1. Fra den 20. oktober 2005 finder de væsentlige krav anvendelse for ibrugtagning af systemer og komponenter i det europæiske lufttrafikstyringsnet, medmindre andet er fastsat i de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.~~
- ~~2. Alle systemer og komponenter i det europæiske lufttrafikstyringsnet, der for nærværende er i drift, skal opfylde de væsentlige krav senest den 20. april 2011, medmindre andet er fastsat i de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.~~

↓ 1070/2009 Artikel 4, stk. 3
(tilpasset)

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

⁵² EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

↓ 552/2004 (tilpasset)

~~3. Hvis systemer i det europæiske lufttrafikstyringsnet er bestilt, eller der er indgået bindende aftaler herom~~

- ~~– inden datoen for denne forordnings ikrafttræden, eller i givet fald~~
- ~~– inden datoen for ikrafttrædelsen af en eller flere relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet~~

~~således at det ikke kan garanteres, at de væsentlige krav og/eller de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet vil være opfyldt eller overholdt inden for den i stk. 1 angivne frist, giver den berørte medlemsstat Kommissionen udførlige oplysninger om, hvilke væsentlige krav og/eller gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet der ikke med sikkerhed kan opfyldes eller overholdes.~~

~~Kommissionen hører de berørte parter, hvorefter den træffer afgørelse efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 3.~~

↓ 552/2004 (tilpasset)

Artikel 3744

Ophævelse

~~Direktiv 93/65/EEF og 97/15/EF samt Forordning (EF) nr. 2082/2000 ☒ 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 ☒ og (EF) nr. 980/2002 ☒ 552/2004 ☒ ophæves den 20. oktober 2005.~~

☒ Henvisninger til de ophævede forordninger gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag III. ☒

↓ 550/2004

Artikel 3849

Ikrafttræden

~~1 Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.~~

↓ 550/2004 (tilpasset)

~~2. Artikel 7 og 8 træder dog først i kraft et år efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* af de fælles krav omhandlet i artikel 6.~~

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.
Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

↓ 550/2004
→₁ 1070/2009 Artikel 2, stk. 13, litra a)
→₂ 1070/2009 Artikel 2, stk. 13, litra b)

BILAG I

→₁ KRAV TIL KVALIFICEREDE ENHEDER ←

→₂ En kvalificeret enhed: ←

- skal kunne dokumentere omfattende erfaring med vurdering af offentlige og private enheder inden for lufttransportsektorerne, især luftfartstjenesteudøvere, og inden for andre lignende sektorer på et eller flere af de områder, som er omfattet af denne forordning
- skal have omfattende regler og forskrifter for periodisk undersøgelse af ovennævnte enheder, som skal offentliggøres og løbende ajourføres og forbedres gennem forsknings- og udviklingsprogrammer

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 13, litra b)

- må ikke være kontrolleret af luftfartstjenesteudøvere, af lufthavnsmyndigheder eller af andre, der i kommercielt øjemed leverer luftfartstjenester eller lufttransporttjenester
- skal have et antal ansatte inden for teknik, ledelse, støtte og forskning, der står i et rimeligt forhold til de opgaver, der skal udføres

↓ 552/2004

~~6. Organet~~ skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civilretlige ansvar ifølge national ret dækkes af medlemsstaten, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for inspektionerne.

~~7. Organets personale har tavshedspligt om alle oplysninger, det får kendskab til under udførelsen af sine opgaver i henhold til denne forordning.~~

↓ 552/2004 (tilpasset)
⇒ ny

BILAG V

BEMYNDIGEDE ORGANER

~~1. Organet~~ ⇒ Den kvalificerede enhed ⇐, ~~dens~~ dens leder og det personale, som skal udføre verifikationen, må hverken direkte eller som repræsentanter være impliceret i konstruktion, fremstilling, markedsføring eller vedligeholdelse af komponenterne eller systemerne og må heller ikke være impliceret i anvendelsen af dem. Dette udelukker ikke, at der kan udveksles tekniske oplysninger ~~mellem~~ med fabrikanten eller entreprenøren ~~og det bemyndigede organ.~~

~~2. Organet og verifikationspersonalet~~ ⇒ Den kvalificerede enhed ⇐ skal udføre verifikationen med den største faglige integritet og tekniske kompetence og må ikke være udsat for pression

eller incitament, navnlig af økonomisk art, som kunne få indvirkning på ~~den~~ dens ~~deres~~ vurdering eller på resultaterne af ~~den~~ dens ~~deres~~ inspektioner, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.

~~3. Organet skal råde over det nødvendige personale og de nødvendige midler til på fyldestgørende måde at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med udførelsen af verifikation; det skal også have adgang til det udstyr, der er nødvendigt for ekstraordinære verifikationer.~~

↓ 552/2004

⇒ ny

4. ~~Inspektionspersonalet~~ ⇒ Den kvalificerede enheds personale ⇐ skal ~~være i besiddelse af~~ have:

- en solid teknisk og faglig uddannelse
- fyldestgørende kendskab til kravene til den inspektion, det udfører, og tilstrækkelig erfaring med udførelse af den form for opgaver
- den fornødne rutine i at udarbejde erklæringer, protokoller og rapporter, der viser, at inspektionen er gennemført.

- ~~5. Der skal være sikkerhed for inspektionspersonalets~~ ⇒ en ⇐ uvildighed ⇒ , der er sikkerhed for ⇐ . ~~Medarbejdernes Personalets~~ aflønning må ikke være afhængig af, hvor mange inspektioner de gennemfører, og heller ikke af inspektionsresultaterne.

↓ 1070/2009 Artikel 2, stk. 13, litra b)

⇒ ny

~~skal ledes og administreres på en måde, der sikrer fortrolig behandling af de oplysninger, som er nødvendige for administrationen~~

~~skal være indstillet på at give den berørte nationale tilsynsmyndighed alle relevante oplysninger~~

~~skal have defineret og dokumenteret sin politik og sine mål med hensyn til kvalitet og sit engagement i den henseende og have sikret, at denne politik forstås, gennemføres og fastholdes på alle niveauer i organisationen~~

~~skal have udviklet, implementeret og vedligeholdt et effektivt internt kvalitetsstyringssystem, der er baseret på relevante dele af de internationalt anerkendte kvalitetsstandarder og er i overensstemmelse med EN 45004 (inspektionsorganer) og med EN 29001 som fortolket i IACS Quality System Certification Scheme Requirements (krav til en ordning for certificering af kvalitetsstyringssystemer)~~

– ~~skal have et kvalitetsstyringssystem, der certificeres af en uafhængig kontrolinstans, som er anerkendt af myndighederne i den medlemsstat, hvor organisationen er beliggende.~~

BILAG II

BETINGELSER, DER SKAL KNYTTES TIL CERTIFIKATERNE

1. Certifikaterne skal indeholde oplysninger om:

- a) den nationale tilsynsmyndighed, som har udstedt certifikatet
- b) ansøgeren (navn og adresse)
- c) de tjenester, som certificeres
- d) en erklæring om, at ansøgeren opfylder de fælles krav, jf. artikel 6 i denne forordning ⇒ (EF) nr. 216/2008 ⇐ i 8b
- e) dato for udstedelse af certifikatet og dets gyldighedsperiode.

2. Til certifikatet kan der eventuelt knyttes yderligere betingelser vedrørende:

- a) ikke-diskriminerende adgang til tjenester for luftrumsbrugere og det krævede præstationsniveau for sådanne tjenester, herunder sikkerheds- og interoperabilitetsniveauer
- b) de operationelle specifikationer for de berørte tjenester
- c) tidspunktet for, hvornår tjenesterne forventes udøvet
- d) de forskellige former for operationelt udstyr, der skal anvendes i forbindelse med de berørte tjenester
- e) afgrænsning eller restriktioner med hensyn til udøvelse af andre tjenester end dem, der vedrører udøvelsen af luftfartstjenester
- f) kontrakter, aftaler eller andre ordninger mellem tjenesteudøveren og en tredjepart, som vedrører tjenesterne
- g) forelæggelse af de oplysninger, der med rimelighed kan kræves med henblik på verificering af, om tjenesterne opfylder de fælles krav, herunder planer samt økonomiske og operationelle data, og oplysninger om større ændringer med hensyn til, hvilken type luftfartstjeneste der udøves, og/eller i hvilket omfang
- h) alle andre retlige betingelser, som ikke er specifikke for luftfartstjenester, f.eks. betingelser, der vedrører suspension eller tilbagekaldelse af certifikatet.

BILAG I

LISTE OVER SYSTEMER TIL LUFTFARTSTJENESTER

Med henblik på anvendelsen af denne forordning opdeles det europæiske lufttrafikstyringsnet i otte systemer:

1. Systemer og procedurer til lufrumsstyring.

2. Systemer og procedurer til lufttrafikregulering.

3. Systemer og procedurer til lufttrafiktjenester, navnlig systemer til behandling af flyvedata, systemer til behandling af overvågningsdata og systemer til behandling af menneske/maskine-grænseflader.

4. Kommunikationssystemer og procedurer for jord til jord , luft til jord og luft til luft-kommunikation.

5. Navigationssystemer og procedurer.

6. Overvågningssystemer og procedurer.

7. Systemer og procedurer til luftfartsinformationstjenester.

8. Systemer og procedurer til brug ved meteorologiske oplysninger.

BILAG II

VÆSENTLIGE KRAV

DEL A: GENERELLE KRAV

Nedenstående krav er netdækkende krav, der gælder generelt for alle de systemer, der er nævnt i bilag I.

1. Homogen drift

Lufttrafikstyringssystemer og disses komponenter skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at det sikres, at det europæiske lufttrafikstyringsnet til enhver tid og i alle faser af en flyvning fungerer som én homogen helhed. Homogen drift viser sig navnlig ved informationsudveksling, herunder udveksling af relevante informationer om driftsstatus, ensartet forståelse af informationer, sammenlignelige behandlingspræstationer og tilhørende procedurer, der muliggør fælles driftspræstationer aftalt for hele det europæiske lufttrafikstyringsnet eller dele af det.

2. Understøttelse af nye driftskoncepter

↓ 1070/2009 Artikel 4, stk. 4, litra a)

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

↓ 552/2004

Potentialet i nye koncepter, som f.eks. samarbejdsbaserede beslutningsprocesser, øget automatisering og alternative metoder til uddelegering af ansvaret for adskillelse, skal undersøges under behørig hensyntagen til den teknologiske udvikling og til sikkerheden i forbindelse med koncepternes indførelse efter validering.

3. Sikkerhed

Systemerne i og driften af det europæiske lufttrafikstyringsnet skal op på aftalte, høje sikkerhedsniveauer. For at nå dette mål skal der opstilles aftalte metoder for flyvesikkerhedsstyring og rapportering.

For så vidt angår relevante jordbaserede systemer eller dele heraf skal de høje sikkerhedsniveauer understøttes af sikkerhedsnet, der skal have aftalte præstationsegenskaber.

Der skal fastlægges et harmoniseret sæt sikkerhedskrav til konstruktion, implementering, vedligeholdelse og drift af systemerne og disses komponenter, både under normale og forringede driftsvilkår, med det formål at nå op på de aftalte sikkerhedsniveauer for alle faser af en flyvning og for det europæiske lufttrafikstyringsnet som helhed.

Systemerne skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at de opgaver, der pålægges flyvelederne, er forenelige med den menneskelige formåen, under både normale og forringede driftsvilkår, og i overensstemmelse med de krævede sikkerhedsniveauer.

Systemerne skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at der ikke opstår skadelig interferens i det normale driftsmiljø.

4. Civil/militær samordning

Det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer og disses komponenter skal understøtte gradvis indførelse af en samordning af civil og militær drift, i det omfang det er nødvendigt for effektiv lufrumsstyring og lufttrafikregulering og for sikker og effektiv udnyttelse af lufrummet for alle brugeres vedkommende, under anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af lufrummet.

For at nå disse mål skal det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer og disses komponenter understøtte rettidig udveksling af korrekte, samstemmende informationer mellem civile og militære instanser vedrørende alle faser af en flyvning.

Der bør tages hensyn til kravene til den nationale sikkerhed.

5. Miljøhensyn

Systemerne i og driften af det europæiske lufttrafikstyringsnet skal tage hensyn til behovet for at minimere påvirkningen af miljøet i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning.

6. Principper for logisk systemopbygning

Systemer skal konstrueres og gradvis integreres med det formål at opnå en sammenhængende og stadig mere harmoniseret, tidssvarende og valideret logisk opbygning af det europæiske lufttrafikstyringsnet.

7. Principper for systemkonstruktion

Systemer skal konstrueres, fremstilles og vedligeholdes på grundlag af fornuftige tekniske principper, herunder navnlig principper vedrørende modularitet med henblik på udskiftelighed mellem komponenter, høj disponibilitet og redundans og fejltolerance for de kritiske komponenter.

DEL B: SPECIFIKKE KRAV

Nedenstående krav er specifikke for de enkelte systemer; de supplerer eller præciserer de generelle krav.

1. Systemer og procedurer til lufrumsstyring

1.1. Homogen drift

Informationer om prætaktiske og taktiske aspekter af lufrummets disponibilitet skal stilles til rådighed for de berørte parter på passende måde og i rette tid, så der sikres en effektiv tildeling og udnyttelse af lufrummet for alle lufrumsbrugere. Der skal tages hensyn til kravene til den nationale sikkerhed.

2. Systemer og procedurer til lufttrafikregulering

2.1. Homogen drift

Systemer og procedurer til lufttrafikregulering skal understøtte udveksling af korrekte, sammenhængende og relevante strategiske, prætaktiske eller taktiske flyveinformationer afhængig af den konkrete situation vedrørende alle faser af en flyvning og give mulighed for dialog med henblik på optimeret udnyttelse af lufrummet.

3. Systemer og procedurer til lufttrafik tjenester

3.1. Systemer til behandling af flyvedata

3.1.1. Homogen drift

Systemer til behandling af flyvedata skal være interoperable for så vidt angår rettidig udveksling af korrekte, samstemmende informationer og fælles operationel opfattelse af disse informationer, så der sikres en sammenhængende og samstemmende planlægningsproces og en ressourceeffektiv taktisk koordinering i hele det europæiske lufttrafikstyringsnet under alle faser af en flyvning.

For at databehandlingen kan forløbe sikkert, gnidningsfrit og hurtigt i hele det europæiske lufttrafikstyringsnet, skal flyvedatabehandlingssystemernes præstationer være ækvivalente og relevante i et givet miljø (overflade, terminalområde, en route) med kendte trafikforhold og ved drift under et aftalt og valideret driftskoncept, navnlig for så vidt angår behandlingsresultaternes nøjagtighed og fejltolerance.

3.1.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

↓ 1070/2009 Artikel 4, stk. 4, litra b)

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

↓ 552/2004

Stærkt automatiserede værktøjer skal have karakteristika, der muliggør en sammenhængende og effektiv prætaktisk og taktisk behandling af flyveinformationer i dele af det europæiske lufttrafikstyringsnet.

Luftbårne og jordbaserede systemer og disses komponenter, som understøtter nye aftalte og validerede driftskoncepter, skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at de er interoperable for så vidt angår rettidig udveksling af korrekte, samstemmende informationer og fælles opfattelse af den aktuelle og den forventede driftssituation.

3.2. Systemer til behandling af overvågningsdata

3.2.1. Homogen drift

Systemer til behandling af overvågningsdata skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at de krævede præstationer og den krævede servicekvalitet kan leveres i et givet miljø (overflade, terminalområde, en route) med kendte trafikforhold, navnlig for så vidt angår de beregnede resultaters nøjagtighed og pålidelighed og informationernes rigtighed, integritet, tilgængelighed, kontinuitet og rettidighed på flyvekontrolstedet.

Systemer til behandling af overvågningsdata skal kunne understøtte rettidig indbyrdes udveksling af relevante, nøjagtige, samstemmende og sammenhængende informationer, således at operationerne optimeres undervejs gennem de forskellige dele af det europæiske lufttrafikstyringsnet.

↓ 1070/2009 Artikel 4, stk. 4,
litra b)

~~3.2.2. Understøttelse af nye driftskoncepter~~

~~Systemer til behandling af overvågningsdata skal kunne understøtte gradvis fremkomst af nye kilder til overvågningsinformationer på en sådan måde, at den overordnede servicekvalitet forbedres, bl.a. som omhandlet i ATM-masterplanen.~~

↓ 552/2004

~~3.3. Systemer til behandling af menneske/maskine-grænseflader~~

~~3.3.1. Homogen drift~~

~~Menneske/maskine-grænseflader i jordbaserede lufttrafikstyringssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at alle flyveledere gradvis får ensartede arbejdsomgivelser, herunder ensartet funktionalitet og ergonomi, der opfylder præstationskravene i et givet miljø (overflade, terminalområde, en route) med kendte trafikforhold.~~

~~3.3.2. Understøttelse af nye driftskoncepter~~

~~Systemer til behandling af menneske/maskine-grænseflader skal kunne understøtte gradvis indførelse af nye aftalte og validerede driftskoncepter og øget automatisering på en sådan måde, at det sikres, at de opgaver, der pålægges flyvelederne, er forenelige med den menneskelige formåen, under både normale og forringede driftsvilkår.~~

~~4. Kommunikationssystemer og procedurer for jord til jord, luft til jord og luft til luft-kommunikation~~

~~4.1. Homogen drift~~

~~Kommunikationssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at de krævede præstationer opnås inden for et givet udsnit af luftrummet eller i forbindelse med en bestemt anvendelse, navnlig for så vidt angår kommunikationens behandlingstid, integritet, tilgængelighed og funktionskontinuitet.~~

~~Kommunikationsnettet inden for det europæiske lufttrafikstyringsnet skal opfylde de krav, der stilles med hensyn til servicekvalitet, dækningsomfang og redundans.~~

↓ 1070/2009 Artikel 4, stk. 4,
litra b)

~~4.2. Understøttelse af nye driftskoncepter~~

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

5. Navigationssystemer og procedurer

5.1. Homogen drift

Navigationssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at den krævede horisontale og vertikale navigationspræstation, navnlig for så vidt angår nøjagtighed og funktionsdygtighed, kan leveres i et givet miljø (overflade, terminalområde, en route) med kendte trafikforhold og ved drift under et aftalt og valideret driftskoncept.

6. Overvågningssystemer og procedurer

6.1. Homogen drift

Overvågningssystemer skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og drives under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at den krævede præstation kan leveres i et givet miljø (overflade, terminalområde, en route) med kendte trafikforhold og ved drift under et aftalt og valideret driftskoncept, navnlig for så vidt angår nøjagtighed, dækningsomfang, rækkevidde og servicekvalitet.

Overvågningsnettet inden for det europæiske lufttrafikstyringsnet skal opfylde de krav, der stilles med hensyn til nøjagtighed, rettidighed, dækningsomfang og redundans. Overvågningsnettet skal give mulighed for udveksling af overvågningsdata for at styrke operationerne i hele det europæiske lufttrafikstyringsnet.

7. Systemer og procedurer til luftfartsinformationstjenester

7.1. Homogen drift

Der skal gradvis tilvejebringes nøjagtige, rettidige og samstemmende luftfartsinformationer i elektronisk form på grundlag af et aftalt, standardiseret datasæt.

Nøjagtige og samstemmende luftfartsinformationer skal stilles rettidigt til rådighed, navnlig vedrørende luftbårne og jordbaserede komponenter eller systemer.

7.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Stadig mere nøjagtige, fuldstændige og ajourførte luftfartsinformationer skal stilles til rådighed og bruges i rette tid med henblik på løbende effektivisering af luftrums og lufthavnsudnyttelsen.

8. Systemer og procedurer til brug ved meteorologiske oplysninger

8.1. Homogen drift

Systemer og procedurer til brug ved meteorologiske oplysninger skal tilvejebringe en mere samstemmende og rettidig levering af sådanne oplysninger og forbedre kvaliteten af deres præsentation under anvendelse af et aftalt datasæt.

8.2. Understøttelse af nye driftskoncepter

Systemer og procedurer til brug ved meteorologiske oplysninger skal sikre, at sådanne oplysninger stilles hurtigere til rådighed, og at brugshastigheden forbedres med henblik på løbende effektivisering af luftrums og lufthavnsudnyttelsen.

BILAG III

KOMPONENTER

~~EF-erklæring~~

~~om overensstemmelse~~

~~om anvendelsesegnethed~~

1. KOMPONENTER

~~Komponenterne vil blive fastlagt i gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet, jf. artikel 3 i denne forordning.~~

2. OMFANG

~~EF-erklæringen omfatter:~~

~~enten en vurdering af, om en komponent i sig selv isoleret set er i overensstemmelse med de fællesskabsspecifikationer, der er fastsat~~

~~eller en vurdering/bedømmelse af en komponents anvendelsesegnethed, når den betragtes som et led i det lufttrafikstyringssystem, den skal indgå i.~~

~~De procedurer, som de bemyndigede organer anvender ved vurderingen i konstruktionsfasen og fremstillingsfasen, skal bygge på de moduler, der er defineret i afgørelse 93/465/EØF, i overensstemmelse med de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet.~~

3. EF-ERKLÆRINGENS INDHOLD

~~EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og ledsagende dokumenter skal dateres og underskrives.~~

~~Erklæringen skal affattes på samme sprog som instruktionshæftet og skal indeholde følgende elementer:~~

~~henvisninger til forordningen~~

~~navn og adresse på fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant (der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres fabrikantens firmanavn også)~~

~~beskrivelse af komponenten~~

~~angivelse af, hvilken procedure der er fulgt i forbindelse med erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed (jf. artikel 5 i denne forordning)~~

~~alle relevante bestemmelser vedrørende komponenten, herunder navnlig anvendelsesbetingelserne~~

~~hvor det er relevant, navn og adresse på det eller de bemyndigede organer, som har medvirket i den procedure, der er fulgt ved verifikationen af overensstemmelsen eller anvendelsesegnetheden, samt undersøgelsesattestens dato og, i givet fald, varigheden af og betingelserne for attestens gyldighed~~

~~hvor det er relevant, henvisning til de fællesskabsspecifikationer, der er fulgt~~

~~personlige oplysninger om den, der har fået fuldmagt til at skrive under med forpligtende virkning for fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant.~~

BILAG IV

SYSTEMER

EF-erklæring om systemverifikation

Procedure for verifikation af systemer

1. INDHOLDET AF EN EF-ERKLÆRING OM SYSTEMVERIFIKATION

EF-verifikationserklæringen og ledsagende dokumenter skal dateres og underskrives. Erklæringen skal udfærdiges på samme sprog som den tekniske beskrivelse og skal indeholde følgende elementer:

- henvisninger til forordningen
- navn og adresse på luftfartstjenesteudøveren (der angives firmanavn og fuld adresse)
- en kortfattet beskrivelse af systemet
- angivelse af, hvilken procedure der er fulgt i forbindelse med erklæringen om systemets overensstemmelse (jf. artikel 6 i denne forordning)
- hvor det er relevant, navn og adresse på det bemyndigede organ, som har udført opgaver i forbindelse med verifikationsproceduren
- henvisninger til dokumenterne i den tekniske beskrivelse
- hvor det er relevant, henvisning til fællesskabsspecifikationerne
- alle relevante foreløbige eller endelige bestemmelser, som systemerne skal overholde, herunder i givet fald eventuelle driftsmæssige begrænsninger eller betingelser
- EF-erklæringens gyldighedsperiode, såfremt erklæringen er foreløbig
- underskriverens identitet.

2. PROCEDURE FOR VERIFIKATION AF SYSTEMER

Systemverifikation er den procedure, hvorved en luftfartstjenesteudøver kontrollerer og attesterer, at et system er i overensstemmelse med denne forordning og kan sættes i drift i medfør af denne forordning.

Der foretages en verifikation af systemet for så vidt angår følgende aspekter:

- konstruktionen som helhed
- udvikling og integration af systemet, herunder navnlig samling af komponenter og generelle tilpasninger
- operativ systemintegration
- hvor det er relevant, specifikke regler for systemvedligeholdelse.

Når der i henhold til den relevante gennemførelsesbestemmelse vedrørende interoperabilitet skal inddrages et bemyndiget organ, udsteder dette efter at have udført de opgaver, det i henhold til den pågældende bestemmelse skulle udføre, en overensstemmelsesattest i relation til de udførte opgaver. Denne attest afleveres til luftfartstjenesteudøveren. Denne udarbejder derpå EF-verifikationserklæringen til den nationale tilsynsmyndighed.

3. TEKNISK BESKRIVELSE

Den tekniske beskrivelse, der ledsager EF-verifikationserklæringen, skal indeholde alle nødvendige dokumenter om systemets egenskaber, herunder anvendelsesmæssige betingelser og begrænsninger, samt i givet fald dokumentation for komponenternes overensstemmelse.

Beskrivelsen skal mindst indeholde følgende dokumenter:

- en angivelse af de relevante dele af de ved anskaffelsen anvendte tekniske specifikationer, som sikrer overholdelsen af de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet og i givet fald fællesskabsspecifikationerne
- en liste over komponenter, jf. artikel 3 i denne forordning
- kopier af de EF-erklæringer om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, som skal være udstedt for ovennævnte komponenter i henhold til artikel 5 i denne forordning, i givet fald ledsaget af en kopi af protokollerne for de prøvninger og undersøgelser, som de bemyndigede organer har gennemført
- i de tilfælde, hvor et bemyndiget organ har været inddraget i verifikationen af systemet eller systemerne, en attest kontraseret af organet, hvori det erklæres, at systemet er i overensstemmelse med denne forordning, og hvori det anføres, hvilke eventuelle ikke senere frafaldne forbehold der er taget under udførelsen af aktiviteterne
- i de tilfælde, hvor et bemyndiget organ ikke har været inddraget, dokumentation for de prøvninger og installationskonfigurationer, der er gennemført for at sikre, at de væsentlige krav og eventuelle specifikke krav i de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet er opfyldt.

4. FREMSENDELSE

Den tekniske beskrivelse skal vedlægges EF-verifikationserklæringen, som luftfartstjenesteudøveren sender til den nationale tilsynsmyndighed.

Luftfartstjenesteudøveren opbevarer en kopi af den tekniske beskrivelse, så længe systemet er i drift. Dossieret skal fremsendes til de øvrige medlemsstater, som anmoder om det.

BILAG III
SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning 549/2004	Forordning 550/2004	Forordning 551/2004	Forordning 552/2004	Denne forordning
Artikel 1, stk. 1 til 3				Artikel 1, stk. 1 til 3
		Artikel 1, stk. 3		Artikel 1, stk. 4
Artikel 1, stk. 4				Artikel 1, stk. 5
	Artikel 1			-----
		Artikel 1, stk. 1, 2 og 4		-----
			Artikel 1	-----
Artikel 2, nr. 1 til 35				Artikel 2, nr. 1 til 35
				Artikel 2, nr. 36 til 38
Artikel 2, nr. 17, 18, 23, 24, 32, 35 og 36				-----
Artikel 3				-----
Artikel 4, stk. 1 og 2				Artikel 3, stk. 1 og 2
				Artikel 3, stk. 3 og 4
Artikel 4, stk. 3				Artikel 3, stk. 5
				Artikel 3, stk. 6

Artikel 3, stk. 4 og 5				Artikel 3, stk. 7 og 8
				Artikel 3, stk. 9
	Artikel 2, stk. 1			Artikel 4, stk. 1, litra a)
				Artikel 4, stk. 1, litra b) til g)
	Artikel 2, stk. 2			Artikel 4, stk. 2
				Artikel 5, stk. 1 og 2
	Artikel 2, stk. 3 til 6			Artikel 5, stk. 3 til 6
	Artikel 3, stk. 1 og 2			Artikel 6, stk. 1 og 2
			Artikel 8, stk. 1 og 3	Artikel 6, stk. 3 og 4
				Artikel 6, stk. 5
			Artikel 8, stk. 2 og 4	-----
	Artikel 6			----- -
Artikel 10, stk. 1				Artikel 7, stk. 1
				Artikel 7, stk. 2
	Artikel 7, stk. 1			Artikel 8, stk. 1
				Artikel 8, stk. 2
	Artikel 7, stk. 4 og 6			Artikel 8, stk. 3 og 4

	Artikel 7, stk. 2, 3, 5 og 7 til 9			-----
	Artikel 8			Artikel 9
				Artikel 10
	Artikel 9			-----
Artikel 11				Artikel 11
	Artikel 14			Artikel 12
	Artikel 15			Artikel 13
	Artikel 16			Artikel 14
	Artikel 15a			Artikel 15
	Artikel 9a, stk. 1			Artikel 16, stk. 1 og 3
				Artikel 16, stk. 2
	Artikel 9a, stk. 2, litra i)			-----
	Artikel 9a, stk. 2			Artikel 16, stk. 4
				Artikel 16, stk. 5
	Artikel 9a, stk. 3 til 9			Artikel 16, stk. 6 til 12
	Artikel 9b			-----
		Artikel 6, stk. 1 til stk. 2, litra b)		Artikel 17, stk. 1 til stk. 2, litra b)
				Artikel 17, stk. 2, litra c) til e)

		Artikel 6, stk. 3 til stk. 4, litra d)		Artikel 17, stk. 3 til stk. 4, litra d)
				Artikel 17, stk. 4, litra e)
		Artikel 6, stk. 4, litra e) og f)		Artikel 17, stk. 4, litra f) og g)
		Artikel 6, stk. 5 og 7		Artikel 17, stk. 5 og 6
		Artikel 6, stk. 8 og 9		-----
	Artikel 10			Artikel 18
				Artikel 19
	Artikel 11			Artikel 20
	Artikel 12			Artikel 21
	Artikel 13			Artikel 22
		Artikel 3		-----
		Artikel 3a		Artikel 23
		Artikel 4		-----
		Artikel 7		-----
		Artikel 8		-----
				Artikel 24, stk. 1 og 2
			Artikel 3, stk. 3	-----
			Artikel 2 til artikel 3, stk. 2	-----

			Artikel 3, stk. 4, til artikel 7	-----
	Artikel 17, stk. 1			Artikel 25
				Artikel 26
Artikel 5, stk. 1 til 3				Artikel 27, stk. 1 til 3
Artikel 5, stk. 4 og 5				-----
Artikel 10, stk. 2 og 3				Artikel 28, stk. 1 og 2
Artikel 6				Artikel 29
Artikel 7				Artikel 30
Artikel 8				Artikel 31
	Artikel 4			-----
			Artikel 9	-----
	Artikel 18			Artikel 32
Artikel 9				Artikel 33
Artikel 12, stk. 2 til 4				Artikel 34, stk. 1 til 3
Artikel 12, stk. 1				-----
	Artikel 18a			-----
		Artikel 10		-----
Artikel 13				Artikel 35
Artikel 13a				Artikel 36

			Artikel 10	-----
			Artikel 11	Artikel 37
	Artikel 19, stk. 1			Artikel 38
	Artikel 19, stk. 2			-----
	Bilag I		Bilag V	Bilag I
			Bilag I	-----
	Bilag II			Bilag II
			Bilag II	-----
				Bilag III
			Bilag III	-----
			Bilag IV	-----

