



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 26.6.2008  
KOM(2008) 388 endelig

2008/0127 (COD)

**FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og  
(EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og  
bæredygtighed**

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2008) 2093}

{SEK(2008) 2094}

## **FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

### **om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed (EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,  
under henvisning til forslag fra Kommissionen,  
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>1</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>2</sup>,  
efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>3</sup>, og  
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Gennemførelsen af den fælles transportpolitik kræver et effektivt lufttrafiksystem, der gør det muligt at afvikle lufttrafikken sikkert, regelmæssigt og bæredygtigt, således at den frie bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser lettes.
- (2) Med Europa-Parlamentets og Rådets vedtagelse af forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum<sup>4</sup>, forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum<sup>5</sup>, forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum<sup>6</sup>, og forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet<sup>7</sup> (den første lovpakke om et fælles europæisk luftrum) er der fastlagt et solidt retsgrundlag for et homogent og sikkert lufttrafikstyringssystem (ATM-system).
- (3) For at færdiggøre arbejdet med at oprette det fælles europæiske luftrum må der vedtages yderligere foranstaltninger på fællesskabsniveau bl.a. for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer på centrale områder såsom sikkerhed, kapacitet, effektiv afvikling af flytrafikken og omkostningseffektivitet og miljø inden for de overordnede sikkerhedsmål.
- (4) Som reaktion på talrige anmodninger fra erhvervslivet, medlemsstaterne og andre interessenter om at forenkle og effektivisere lovrammen for luftfart i Europa blev Gruppen på Højt Plan vedrørende de Fremtidige Regler for Europæisk Luftfart (i det følgende benævnt "gruppen på højt plan") oprettet i november 2006. Gruppen, der

---

<sup>1</sup> EUT C, s...

<sup>2</sup> EUT C, s...

<sup>3</sup> EUT C ...

<sup>4</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

<sup>5</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

<sup>6</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

<sup>7</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.

bestod af repræsentanter for de fleste interessentgrupper, forelagde en rapport i juli 2007 med en række henstillinger til forbedringer af det europæiske luftfartssystems præstationer og ledelse.

- (5) Rådet for Den Europæiske Union opfordrede på sit møde den 7. april 2008 Kommissionen til i overensstemmelse med henstillingerne fra gruppen på højt plan at udarbejde en samlet systemtilgang i overensstemmelse med gate-to-gate-konceptet for at fremme sikkerheden, forbedre lufttrafikstyringen (ATM) og øge omkostnings-effektiviteten.
- (6) 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)<sup>8</sup> opfordres der til, at en ATM-masterplan udarbejdes og gennemføres. Gennemførelsen af ATM-masterplanen forudsætter lovbestemmelser til støtte for udviklingen, indførelsen og finansieringen af nye koncepter og teknologier. Dette bør munde ud i et system bestående af fuldt harmoniserede og interoperable komponenter, der sikrer effektive lufttransportaktiviteter i Europa.
- (7) Gruppen på højt plan tillagde i sin henstilling miljøet samme betydning som sikkerhed og effektivitet i luftfartssystemet og insisterede på, at erhvervslivet og regeludstedere bør samarbejde for at sikre, at ATM bidrager mest muligt til bæredygtighed.
- (8) For at sikre et sammenhængende og forsvarligt tilsyn med luftfartstjenesterne i Europa bør de nationale tilsynsmyndigheder garanteres en tilstrækkelig uafhængighed og tilstrækkelige midler.
- (9) Arbejdsmarkedets parter bør informeres bedre 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 plan<sup>9</sup>, bør ligeledes høres.
- (10) For at forbedre præstationerne inden for ATM og luftfartstjenester (Air Navigation Services, ANS) må der etableres en ramme for definition, gennemførelse og håndhævelse af bindende præstationsmål på centrale præstationsområder i tråd med de politikker, der er opstillet af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). En egnet mekanisme til at indberette, undersøge, evaluere og udbrede data over ATM's og ANS' præstationer sammen med relevante opmuntrende og afskrækkende foranstaltninger for at fremme målopfyldelsen bør nødvendigvis være en del af en sådan ramme.
- (11) Den første lovpakke om et fælles europæisk luftrum må tilpasses til de tekniske fremskridt.
- (12) Det bør præciseres, at medlemsstater ikke kan afvise at udpege en luftfartstjenesteudøver med den begrundelse, at denne er etableret i en anden medlemsstat eller er ejet af statsborgere i denne medlemsstat.
- (13) De funktionelle luftrumsblokke er en væsentlig forudsætning for at styrke samarbejdet mellem luftfartstjenesteudøvere med henblik på at forbedre præstationer og skabe

---

<sup>8</sup> EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1.

<sup>9</sup> EUT L 225 af 12.8.1998, s. 27. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1792/2006 (EUT L 362 af 20.12.2006, s. 1).

synergi. Medlemsstaterne bør etablere funktionelle luftrumsblokke senest ved udgangen af 2012.

- (14) Hvis præstationsforbedringer, bl.a. gennemførelsen af ATM-masterplanen, kræver ressourcer udover, hvad der for øjeblikket er til rådighed, bør der fastsættes bestemmelser om finansiering af fælles projekter.
- (15) I rapporterne fra Eurocontrols præstationsvurderingskommission og i den endelige rapport fra gruppen på højt plan bekræftes det, at rutenettet og luftrumsstrukturen ikke kan udvikles isoleret i hver medlemsstat, eftersom alle medlemsstater er en integrerende del af det europæiske lufttrafikstyringsnet (EATMN) både inden for og uden for Fællesskabet.
- (16) Der bør derfor etableres et gradvist mere integreret operativt luftrum for den almene lufttrafik.
- (17) En europæisk flyveinformationsregion (EFIR), der omfatter luftrummet under medlemsstaternes ansvarsområde, bør lette en fælles planlægning og integrerede operationer med henblik på at overvinde regionale flaskehalse.
- (18) Luftrumsbrugerne har ikke alle de samme betingelser med hensyn til adgang til og fri bevægelighed i Fællesskabets luftrum. Dette skyldes manglen på harmoniserede fællesskabsregler for luftfart, især en harmoniseret luftrumsklassifikation. Kommissionen bør derfor harmonisere disse regler på grundlag af ICAO's standarder.
- (19) EATMN bør udformes og gennemføres med sigte på effektivitet, sikkerhed og miljø-mæssig bæredygtighed i det samlede lufttrafiknet. Som det blev fremhævet i rapporten fra Eurocontrols præstationsvurderingskommission om evaluering af initiativer vedrørende funktionelle luftrumsblokke og deres bidrag til præstationsforbedring, kan dette bedst sikres via en samordnet styring af lufttrafiknettet på fællesskabsniveau.
- (20) Det er afgørende at skabe en fælles, harmoniseret luftrumsstruktur i relation til ruter, at basere den nuværende og fremtidige organisation af luftrummet på fælles principper, at sikre en gradvis gennemførelse af ATM-masterplanen, at optimere udnyttelsen af begrænsede ressourcer for at undgå unødvendige omkostninger til udstyr og at udforme og styre luftrummet efter harmoniserede regler. Til dette formål bør Kommissionen være ansvarlig for at vedtage de nødvendige regler og gennemførelsesbestemmelser med retligt bindende virkning.
- (21) Gruppen på højt plan henstillede til, at der opbygges nye eller forbedrede funktioner på det eksisterende grundlag, og Eurocontrol gives yderligere beføjelser, samtidig med at Fællesskabet positioneres som fælles regeludsteder, og princippet om adskillelse af regeludstedelse fra tjenesteudøvelse efterkommes. I overensstemmelse hermed bør Kommissionen overlade det til et reformeret Eurocontrol, som omfattes af nye reguleringsordninger, at udføre opgaver i relation til de i foregående betragtning nævnte funktioner, som ikke indebærer, at der skal vedtages bindende, generelle foranstaltninger, eller at der skal foretages politiske vurderinger. Eurocontrol bør udføre disse opgaver på en upartisk og omkostningseffektiv måde og med fuld inddragelse af luftrumsbrugere og luftfartstjenesteudøvere.
- (22) Der bør træffes passende foranstaltninger til at effektivisere lufttrafikreguleringen for at bistå eksisterende operationelle enheder, herunder Eurocontrols centrale trafikreguleringsenhed (CFMU), med at sikre effektive flyveoperationer. Desuden fremhæves behovet for at sikre overensstemmelse mellem flyveplaner og slots i lufthavne i

meddelelsen fra Kommissionen om en handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne<sup>10</sup>.

- (23) Manglen på moderne, komplet og tidstro luftfartsinformation af høj kvalitet har indflydelse på sikkerheden og skaber ulige vilkår for luftrumsbrugere med hensyn til adgang til Fællesskabets luftrum og deres frie bevægelighed inden for dette. Med ATM-masterplanen for øje bør Fællesskabet tage initiativ til at modernisere denne sektor i samarbejde med Eurocontrol og sikre, at brugere kan få adgang til disse data via et fælles offentligt kontaktpunkt, der leverer en moderne, brugervenlig og valideret integreret briefing.
- (24) For at undgå unødvendige administrative byrder og overlappende verifikationsprocedurer bør certifikater, som udstedes efter 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, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF<sup>11</sup>, godkendes i forbindelse med anvendelsen af nærværende forordning, når de gælder for komponenter eller systemer.
- (25) Gruppen på højt plan anbefalede i sin endelige rapport til Kommissionen, at SESAR-programmet specifikt bør beskæftige sig med definitionen af interoperable procedurer, systemer og informationsudveksling internt i Europa og med resten af verden. Dette bør også omfatte opstilling af relevante standarder og udpegning af nye gennemførelsesregler eller fællesskabsspecifikationer i forbindelse med det fælles europæiske luftrum.
- (26) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med i Rådets afgørelse 1999/468/EF om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>12</sup>.
- (27) Kommissionen bør bl.a. have beføjelse til at tilpasse foranstaltninger som følge af den tekniske eller operationelle udvikling og fastsætte grundlæggende kriterier og procedurer for udøvelsen af nogle af styringsnettets funktioner. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen eller at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (28) Når det er tvingende nødvendigt, at sagen skal behandles så hurtigt, at fristerne i forbindelse med forskriftsproceduren med kontrol ikke kan overholdes, bør Kommissionen kunne anvende den hasteprocedure, der er fastlagt i artikel 5a, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF.
- (29) Forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 bør derfor ændres tilsvarende -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### *Artikel 1*

I forordning (EF) nr. 549/2004 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1, stk. 1, affattes således:

---

<sup>10</sup> KOM(2006) 819.

<sup>11</sup> EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

<sup>12</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

”1. Formålet med initiativet vedrørende oprettelse af et fælles europæisk luftrum er at forbedre lufttrafikkens nuværende sikkerhedsstandarder, at bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttrafiksystemet, og at forbedre præstationerne generelt inden for systemet af lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (Air Navigation Services, ANS) for den almene lufttrafik i Europa for derigennem at tilgodese alle luftrumsbrugeres behov. I den sammenhæng fastsættes et harmoniseret regelsæt for oprettelsen af det fælles europæiske luftrum ved denne forordning.”

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Punkt 8 affattes således:

”8. "luftrumsbrugere": operatører af luftfartøjer, der opererer i almen lufttrafik”

b) Punkt 10 affattes således:

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

c) Følgende indsættes som punkt 13a:

”13a. "ATM-masterplanen": den plan, som Rådet skal godkende i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007”

d) Punkt 21 udgår.

e) Punkt 22 affattes således:

”22. "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 Eurocontrol”

f) Punkt 25 affattes således:

”25. "funktionel luftrumsblok": en luftrumsblok, som er baseret på operationelle krav og er oprettet uden hensyntagen til landegrænser, hvori udøvelsen af luftfartstjenester og tilknyttede støttefunktioner er optimeret og/eller integreret”

g) Punkt 37 udgår.

3) Artikel 4 affattes således:

*”Artikel 4*

#### **Udpegning af nationale tilsynsmyndigheder og disses uafhængighed**

1. Efter eget valg udpeger eller opretter medlemsstaterne 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, stk. 1.

2. Medlemsstaterne sørger for, at de nationale tilsynsmyndigheder under udførelsen af de i stk. 1 omhandlede opgaver som minimum er funktionelt uafhængige af enhver anden offentlig eller privat enhed.

3. Medlemsstaterne sørger for, at de nationale tilsynsmyndigheder udøver deres beføjelser på en uvildig og gennemskuelig måde. De sørger også for, at de nationale tilsynsmyndigheders personale og ledelse handler uafhængigt, uvildigt og gennemskueligt.

4. Medlemsstaterne sørger for, at de nationale tilsynsmyndigheder råder over tilstrækkelige menneskelige og finansielle ressourcer til at udføre deres opgaver.

5. 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 overholdes.”

4) Artikel 5, stk. 4, erstattes af følgende stykker:

”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.”

5) Artikel 6 affattes således:

“*Artikel 6*

#### **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, lufthavne, fabrikanter og faglige sammenslutninger. Organet har til opgave at rådgive Kommissionen om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.”

6) Artikel 8 affattes således:

“*Artikel 8*

#### **Gennemførelsesbestemmelser**

1. Kommissionen vedtager gennemførelsesbestemmelser, når dette udtrykkeligt er fastlagt i nærværende forordning eller i de forordninger, der er omhandlet i artikel 3, eller når det af andre grunde er nødvendigt for at opfylde formålene med disse forordninger.

2. Med henblik på udarbejdelse af gennemførelsesbestemmelser kan Kommissionen udstede mandater til Eurocontrol med angivelse af de opgaver, der skal udføres, og tidsplanen herfor. Den bestræber sig i den forbindelse på at få det bedste ud af Eurocontrols ordninger for inddragelse og høring af alle berørte parter, for så vidt som disse ordninger er i overensstemmelse med Kommissionens praksis med hensyn til gennemskuelse og høringsprocedurer og ikke strider mod dens institutionelle forpligtelser. Kommissionen handler efter proceduren i artikel 5, stk. 2.

3. På grundlag af det i medfør af stk. 2 udførte arbejde træffes der efter proceduren i artikel 5, stk. 3, afgørelse om anvendelse af resultatet i Fællesskabet og om fristen for gennemførelse heraf.

4. Efter proceduren i artikel 5, stk. 3, kan Kommissionen vedtage alternative foranstaltninger for at nå målet for det pågældende mandat:

- a) hvis Eurocontrol ikke kan acceptere et mandat, som det har fået udstedt efter stk. 2, eller
- b) hvis Kommissionen i samråd med udvalget finder, at:
  - i) det arbejde, der udføres på grundlag af et sådant mandat, ikke forløber tilfredsstillende under hensyn til den fastsatte frist, eller

ii) arbejdets resultat ikke er fyldestgørende.

5. Kommissionen handler efter proceduren i artikel 5, stk. 3:

- a) når Kommissionen beslutter ikke at udstede et mandat til Eurocontrol efter stk. 2, eller
- b) når de gennemførelsesbestemmelser, der skal vedtages, ikke henhører under Eurocontrol.”

7) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

- a) Andet afsnit, andet led, affattes således:  
“- alle grupper af luftrumsbrugere”
- b) Tredje afsnit affattes således:  
“Høringen af interessenterne skal navnlig omfatte udvikling og indførelse af nye koncepter og teknologier i det europæiske lufttrafikstyringsnet og skal omfatte mekanismer med henblik på en passende inddragelse af sektordialogudvalget, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF\*.”

---

\* EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

8) Artikel 11 affattes således:

*“Artikel 11*

### **Præstationsordning**

1. Kommissionen opretter en præstationsordning for at forbedre luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer i det fælles europæiske luftrum. Ordningen skal bl.a. omfatte følgende elementer:

- a) periodisk gennemgang, overvågning og benchmarking af luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer samt ad hoc-undersøgelser af specifikke spørgsmål
- b) procedurer og ansvarsområder med hensyn til indsamling, validering, undersøgelse og udbredelse af data om luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer fra alle relevante parter, herunder lufthavnsoperatører, lufthavnskoordinatører, luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere, nationale tilsynsmyndigheder, medlemsstater og Eurocontrol
- c) egnede centrale præstationsområder på grundlag af ICAO's dokument nr. 9854 "Global Air Traffic Management Operational Concept"\*\*, der om nødvendigt tilpasses for at tage hensyn til de specifikke behov i det fælles europæiske luftrum og relevante mål for disse områder
- d) centrale præstationsindikatorer til præstationsmåling og målfastsættelse
- e) fastsættelse af fællesskabsdækkende præstationsmål, deres respektive referenceperiode på mindst tre år og højst fem år, og egnede konvergenskriterier i overensstemmelse med den i artikel 5, stk. 3, omhandlede procedure
- f) kriterier for de nationale tilsynsmyndigheders udarbejdelse af nationale eller regionale præstationsplaner. Disse planer skal navnlig:
  - bygge på tjenesteudøvernes forretningsplaner

- omhandle alle omkostningskomponenter i det nationale eller regionale omkostningsgrundlag
  - inddrage bindende præstationsmål, der harmonerer med de fællesskabsdækkende præstationsmål
  - lægges ud til høring blandt luftfartstjenesteudøvere og repræsentanter for luftrumsbrugere samt lufthavnsoperatører og lufthavnskoordinatorer
- g) kriterier og procedurer til vurdering, godkendelse, overvågning og håndhævelse af de nationale eller regionale præstationsplaner, herunder:
- i) Kommissionens vurdering af de nationale eller regionale præstationsplaner for at sikre, at de som minimum tilsammen opfylder fællesskabsmålene
  - ii) Kommissionens godkendelse af de nationale eller regionale præstationsplaner i overensstemmelse med den i artikel 5, stk. 3, omhandlede procedure
  - iii) overvågning af gennemførelsen af de nationale eller regionale præstationsplaner, herunder egnede varslingsystemer
  - iv) vurdering af, om præstationsmålene opfyldes, hvert år og ved referenceperiodens afslutning, samt fastsættelse af nye mål for den efterfølgende referenceperiode
  - v) afhjælpende foranstaltninger, herunder passende opmuntrende og afskrækkende foranstaltninger, som medlemsstaterne kan benytte, hvis de nationale eller regionale mål ikke opfyldes hvert år eller ved referenceperiodens afslutning.

2. Uden at dette i øvrigt indskrænker udvalgets rolle, kan Kommissionens udpege Eurocontrol eller en anden kompetent offentlig enhed til at fungere som et ”præstationsvurderingsorgan”. Præstationsvurderingsorganet har til opgave at bistå Kommissionen ved gennemførelsen af den i stk. 1 nævnte præstationsordning. Kommissionen sørger for, at præstationsvurderingsorganet handler uafhængigt ved udførelsen af de opgaver, det har fået overdraget af Kommissionen.

3. Kommissionen vedtager udførlige gennemførelsesbestemmelser til nærværende artikel i overensstemmelse med artikel 8.”

---

\*\* Første udgave 2005.

9) Artikel 12, stk. 4, affattes således:

”4. 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.”

#### *Artikel 2*

I forordning (EF) nr. 550/2004 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2, stk. 3, affattes således:

”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. Disse medlemsstater bestræber sig endvidere på at indgå en aftale om det tilsyn, der er omhandlet i denne artikel, hvori de gensidigt anerkender de allerede udførte tilsynsopgaver, også hvad angår luftfartstjenesteudøvere, som opererer i en anden medlemsstat end den, hvor de har deres hovedaktivitetssted.”

2) Artikel 4 affattes således:

“*Artikel 4*

### **Sikkerhedskrav**

Kommissionen vedtager efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 3, 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 og forbedringer.”

3) Artikel 5 udgår.

4) Artikel 7, stk. 6, affattes således:

”6. Uden at det berører artikel 8 og 9, giver udstedelsen af et certifikat luftfartstjenesteudøvere mulighed for at tilbyde deres tjenester til medlemsstater, andre luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne i Fællesskabet.”

5) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

”1. Medlemsstaterne sikrer for så vidt angår luftrummet under deres ansvarsområde, at der udøves lufttrafiktjenester med eneret inden for specifikke luftrumsblokke. Med henblik herpå udpeger medlemsstaterne en lufttrafiktjenesteudøver, som er indehaver af et certifikat, der er gyldigt i Fællesskabet.

En medlemsstat ikke kan afvise at udpege en luftfartstjenesteudøver med den begrundelse, at dens nationale retsregler tilsiger, at lufttrafiktjenesteudøvere, som udøver tjenester i et luftrum, der hører ind under denne medlemsstats ansvarsområde:

- a) skal ejes, enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet, af denne medlemsstat eller dennes statsborgere, eller
- b) skal have deres hovedaktivitetssted eller vedtægtsmæssige hjemsted på denne medlemsstats område, eller
- c) alene må benytte faciliteter i denne medlemsstat.”

b) Stk. 4 affattes således:

”4. For så vidt angår de funktionelle luftrumsblokke, som er oprettet i medfør af artikel 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) Følgende indsættes som artikel 9a:

”Artikel 9a

### **Funktionelle luftrumsblokke**

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at funktionelle luftrumsblokke oprettes snarest muligt og senest ved udgangen af 2012 med henblik på at opnå maksimal 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. Medlemsstaterne samarbejder indbyrdes i videst mulig omfang for at sikre, at denne bestemmelse efterkommes.

2. De funktionelle luftrumsblokke skal bl.a.:

- a) understøttes af en sikkerhedsmæssig risikoanalyse
- b) gøre det muligt at udnytte luftrummet optimalt under hensyn til lufttrafikken
- c) være begrundet ved, at de indebærer en generel merværdi, herunder en optimal udnyttelse af tekniske og menneskelige ressourcer, baseret på costbenefitanalyser
- d) sikre en gnidningsløs og fleksibel overdragelse af ansvaret for flyvekontrollen mellem lufttrafiktjenesteenheder
- e) sikre forenelighed mellem de forskellige luftrumskonfigurationer
- f) opfylde betingelserne i regionale aftaler indgået i ICAO-regi, og
- g) respektere regionale aftaler, der gælder på datoen for denne forordnings ikrafttræden, navnlig aftaler, der involverer europæiske tredjelande.

3. En funktionel luftrumsblok kan kun oprettes ved gensidig aftale mellem alle de medlemsstater, der har ansvaret for en del af det luftrum, som den funktionelle luftrumsblok omfatter, eller ved en erklæring fra én enkelt medlemsstat, hvis det luftrum, der er omfattet af blokken, helt hører ind under denne medlemsstats ansvarsområde. Inden en funktionel luftrumsblok oprettes, forelægger den eller de berørte medlemsstater Kommissionen, de øvrige medlemsstater og andre interesserede parter relevante oplysninger, så overensstemmelsen med de i stk. 2 nævnte kriterier kan vurderes, og der bliver mulighed for at fremsætte bemærkninger.

4. Når en funktionel luftrumsblok vedrører luftrum, der helt eller delvis hører ind under to eller flere medlemsstats 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.

5. 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. Denne udtalelse afgives til de berørte medlemsstater. Med forbehold af stk. 3 tager medlemsstaterne hensyn til denne udtalelse med henblik på at finde en løsning.

6. De afgørelser, der er omhandlet i stk. 3 og 4, meddeles Kommissionen med henblik på offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende. I forbindelse med offentliggørelsen præciseres ikrafttrædelsestidspunktet for den relevante afgørelse.

7. Kommissionen vedtager udførlige gennemførelsesbestemmelser til nærværende artikel i overensstemmelse med artikel 8 i rammeforordningen.”

7) Artikel 12, stk. 3, affattes således:

”3. Når luftfartstjenesteudøvere udøver et bundt af tjenester, specificerer og angiver de i deres regnskaber de relevante omkostninger og indtægter for luftfartstjenesterne opgjort i overensstemmelse med den i artikel 14 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.”

8) Artikel 14 affattes således:

*“Artikel 14*

### **Generelt**

I overensstemmelse med kravene i artikel 15 og 16 skal en afgiftsordning for luftfartstjenester bidrage til større gennemskuelse med hensyn til beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter hos luftrumsbrugere og bidrage til omkostnings-effektiviteten ved udøvelsen af luftfartstjenester og flyvningens effektivitet under opretholdelse af et optimalt sikkerhedsniveau. Denne afgiftsordning skal også være i overensstemmelse med artikel 15 i Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart og med Eurocontrols afgiftsordning for en route-afgifter.”

9) I artikel 15 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 2 foretages følgende ændringer:

i) Litra a) affattes således:

”a) De omkostninger, der skal fordeles på luftrumsbrugerne, 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.”

ii) Litra b) affattes således:

”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 omkostninger, som de nationale tilsynsmyndigheder og/eller anerkendte organisationer har pådraget sig, og andre omkostninger, som den berørte medlemsstat og tjenesteudøver har pådraget sig i forbindelse med tilvejebringelsen af luftfartstjenester. De omfatter ikke omkostningerne til sanktioner, som medlemsstaterne har pålagt i medfør af rammeforordningens artikel 9, ej heller omkostningerne til afhjælpende foranstaltninger, som medlemsstaterne har pålagt ifølge rammeforordningens artikel 11, stk. 1, litra g), nummer v).”

iii) Litra d) affattes således:

”d) Krydssubsidiering mellem en route-tjenester og terminaltjenester tillades ikke. Krydssubsidiering mellem forskellige luftfartstjenester er kun tilladt, når det er objektivt begrundet, og forudsat at det angives klart.”

b) I stk. 3 foretages følgende ændringer:

i) Det indledende punktum affattes således:

“Medlemsstaterne overholder følgende principper ved afgiftsfastsættelsen i overensstemmelse med stk. 2:”

ii) Efter litra b) indsættes som litra ba):

“ba) Afgifter fastsættes for hvert kalenderår og dækker mindst tre år og højst fem år.”

iii) Litra c) affattes således:

“c) Indtægterne fra luftfartstjenester må være så store, at de skaber et rimeligt afkast på aktiverne, så de kan bidrage til nødvendige kapitalforbedringer.”

iv) Litra e) affattes således:

“e) Afgifterne skal fremme en sikker, effektiv, og bæredygtig udøvelse af luftfartstjenester for at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet og skal stimulere til integreret udøvelse af tjenester. De nationale tilsynsmyndigheder kan til dette formål og i forbindelse med de nationale eller regionale præstationsplaner 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.”

c) Stk. 4 affattes således:

”4. Kommissionen kan efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 3, træffe afgørelse om, at afgifter skal benyttes til at finansiere fælles projekter, som er beregnet til at bistå specifikke kategorier af luftrumsbrugere og/eller luftfartstjenesteudøvere med henblik på at forbedre de kollektive luftfartsinfrastrukturer, udøvelsen af luftfartstjenester og udnyttelsen af luftrummet, og herunder navnlig foranstaltninger, som kan være nødvendige af hensyn til gennemførelsen af ATM-masterplanen. I en sådan afgørelse udpeges det fælles projekt, og der angives bl.a. en tidsplan for gennemførelsen, og hvilke omkostninger der vil blive pålagt luftrumsbrugere samt fordelingen af disse på medlemsstater.

5. Kommissionen vedtager udførlige gennemførelsesbestemmelser til nærværende artikel i overensstemmelse med artikel 8 i rammeforordningen.”

10) Artikel 16, stk. 1 og 2, affattes således:

”1. Kommissionen sørger i samarbejde med medlemsstaterne for, at det løbende vurderes, om principperne og reglerne i artikel 14 og 15 overholdes. Kommissionen bestræber sig på at indføre de nødvendige mekanismer til at inddrage Eurocontrols ekspertise og lader medlemsstaterne, Eurocontrol og repræsentanter for luftrumsbrugere få del i resultaterne af revisionen.

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, og den lader medlemsstaterne, Eurocontrol og repræsentanter for luftrumsbrugere få del i resultaterne af revisionen. Senest to måneder efter modtagelse af en anmodning og efter at have hørt den berørte medlemsstat og rådført sig med Udvalget for det Fælles Luftrum efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 2, træffer Kommissionen afgørelse om anvendelsen af artikel 14 og 15 og beslutter, hvorvidt den pågældende praksis må fortsættes.”

11) Artikel 17 affattes således:

“*Artikel 17*

### **Revision af bilagene**

Foranstaltningerne til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i bilagene med henblik på at tage højde for den tekniske eller operationelle udvikling vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i rammeforordningens artikel 5, stk. 4.

I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen anvende hasteproceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 5.“

12) Artikel 18, stk. 1 og 2, affattes således:

”1. Hverken de nationale tilsynsmyndigheder, der handler i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, eller Kommissionen må videregive oplysninger af fortrolig karakter.

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, luftrumsbrugeres, lufthavnes, eller andre relevante interessenters berettigede interesser med hensyn til at beskytte deres forretningshemmeligheder.“

13) Følgende indsættes som artikel 18a:

”Artikel 18a

### **Evaluering**

1. I forbindelse med den regelmæssige evaluering, der er omhandlet i rammeforordningens artikel 12, stk. 2, og senest fire år efter nærværende forordnings ikrafttræden afslutter Kommissionen en prospektiv undersøgelse af betingelserne for en fremtidig anvendelse af markedsprincipper for udøvelse og udpegning af tjenester på områderne kommunikation, navigation, overvågning, meteorologi og luftfartsinformation.

2. På grundlag af undersøgelsens konklusioner og i lyset af de opnåede fremskridt forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, der, hvis det er hensigtsmæssigt, ledsages af et forslag om at udvide anvendelsen af markedsprincipper til en eller flere af de i stk. 1 omhandlede tjenester eller om fastlæggelse af eventuelle andre foranstaltninger.“

### Artikel 3

I forordning (EF) nr. 551/2004 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2 udgår.

2) Artikel 3 affattes således:

“Artikel 3

#### **En fælles europæisk flyveinformationsregion (EFIR)**

1. Fællesskabet og medlemsstaterne anmoder ICAO om at oprette og anerkende en fælles europæisk flyveinformationsregion (EFIR). Til dette formål retter Kommissionen om nødvendigt, for så vidt angår spørgsmål, der henhører under Fællesskabets kompetence, en henstilling til Rådet i overensstemmelse med traktatens artikel 300 senest den [...] <sup>13</sup>.

2. EFIR 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 EFIR 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.“

3) Følgende indsættes som artikel 3a:

”Artikel 3a

#### **Luftfartsinformation**

1. Uden at dette berører medlemsstaternes offentliggørelse af luftfartsinformation, sikrer Kommissionen i samarbejde med Eurocontrol 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) udvikle en fællesskabsdækkende luftfartsinformationsstruktur i form af en elektronisk integreret briefingportal, hvortil offentligheden 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 til nærværende artikel i overensstemmelse med artikel 8 i rammeforordningen.”

4) Artikel 4 affattes således:

---

<sup>13</sup> Dato fire år efter ændringsforordningens ikrafttræden.

*“Artikel 4*

**Luftrafikregler og regler for luftrumsklassifikation**

Kommissionen vedtager gennemførelsesbestemmelser efter proceduren i rammeforordningens artikel 8 for at:

- a) indarbejde hensigtsmæssige bestemmelser fra ICAO's standarder og anbefalede praksis i relation til luftrafikregler, om nødvendigt med passende tilpasninger og forbedringer
- b) harmonisere anvendelsen af ICAO's luftrumsklassifikation, om nødvendigt med passende tilpasninger og forbedringer, for at sikre en homogen udøvelse af luftfartstjenester inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum.”

5) Artikel 5 udgår.

6) Artikel 6 affattes således:

*“Artikel 6*

**Styring og udformning af nettet**

1. Nettet til luftrafikstyring (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.

2. Med henblik på at opfylde de i stk. 1 omtalte mål sikrer Kommissionen, at følgende funktioner udføres:

- a) det europæiske rutenet udformes
- b) de begrænsede ressourcer koordineres og allokeres, dette gælder bl.a. radiofrekvenser og transponderkoder til radar
- c) yderligere funktioner i ATM-nettet som defineret i ATM-masterplanen.

Kommissionen kan med forbehold af egen kontrol og på eget ansvar overdrage Eurocontrol visse opgaver i relation til gennemførelsen af de ovennævnte funktioner, som ikke indebærer, at der skal vedtages bindende, generelle foranstaltninger, eller at der skal foretages politiske vurderinger. Disse opgaver udføres på en upartisk og omkostningseffektiv måde under hensyn til det samlede ATM-nets behov og med fuld inddragelse af luftrumsbrugerne og luftfartstjenesteudøvere.

3. Foranstaltninger, som er udformet med henblik på at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne artikel ved supplerende af denne, og som vedrører fastlæggelse af grundlæggende kriterier og procedurer for udøvelse af de i stk. 2 omhandlede funktioner, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, der er omhandlet i rammeforordningens artikel 5, stk. 4.

4. Udførlige bestemmelser vedrørende gennemførelsen af de i stk. 3 omhandlede foranstaltninger vedtages i overensstemmelse med rammeforordningens artikel 8. Kommissionen vedtager individuelle foranstaltninger, der er fastsat i disse gennemførelsesbestemmelser. I gennemførelsesbestemmelserne kan det fastlægges, at visse typer af individuelle beslutninger i særligt hastende tilfælde træffes af Eurocontrol i overensstemmelse med retningslinjer, som Kommissionen udsteder.

5. Andre aspekter af luftrumets udformning end de, som er omhandlet i stk. 2, tages op på nationalt og regionalt niveau. I udformningsprocessen skal der tages

hensyn til efterspørgslen efter og kompleksiteten af trafikken, og den skal omfatte en fuld høring af alle grupper af berørte luftrumsbrugere.

6. Medlemsstater skal overlade udførelsen af lufttrafikreguleringen til Eurocontrol som specificeret i en gennemførelsesbestemmelse, der er vedtaget i overensstemmelse med den i rammeforordningens artikel 5, stk. 3, omhandlede procedure og i overensstemmelse med de af Kommissionen fastsatte krav, jf. artikel 9.”

(7) I artikel 9 indsættes som stk. 3:

”3. Gennemførelsesbestemmelserne skal sikre overensstemmelse mellem flyveplaner og slots i lufthavne, den nødvendige koordinering mellem flyveplaner og slots i lufthavne og den nødvendige koordinering mellem tilstødende lufthavne.”

#### *Artikel 4*

I forordning (EF) nr. 552/2004 foretages følgende ændringer:

1) Følgende indsættes som artikel 6a:

*”Artikel 6a*

#### **Alternativ verifikation af overensstemmelse**

Et certifikat, der er udstedt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 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.”

2) Artikel 9 affattes således:

*“Artikel 9*

#### **Revision af bilagene**

Foranstaltningerne til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i bilagene med henblik på at tage højde for den tekniske eller operationelle udvikling vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i rammeforordningens artikel 5, stk. 4.“

I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen anvende hasteproceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 5.“

3) I bilag II foretages følgende ændringer:

a) Del A, punkt 2, første afsnit, understøttelse af nye driftskoncepter, affattes således:

“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.“

b) Del B ændres således:

i) Punkt 3.1.2, første afsnit, understøttelse af nye driftskoncepter, affattes således:

“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.“

ii) Punkt 3.2.2, understøttelse af nye driftskoncepter, affattes således:

“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.“

iii) Punkt 4.2, understøttelse af nye driftskoncepter, affattes således:

“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.“

#### *Artikel 5*

#### **Ikrafttrædelse**

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

Artikel 6, stk. 2 og 6, i forordning (EF) nr. 551/2004 som ændret ved nærværende forordning finder anvendelse fra den dato, der er angivet i deres respektive gennemførelsesregler, men ikke senere end tre år efter denne forordnings ikrafttrædelse.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

### 1. FORSLAGETS BETEGNELSE:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum, forordning (EF) nr. 550/2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum, forordning (EF) nr. 551/2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum, og forordning (EF) nr. 552/2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske luftrafikstyringsnet.

### 2. ABM/ABB-RAMME

Politikområder og dermed forbundne aktiviteter:

Aktivitet: "Indlands-, luft- og søtransport"

Formål: "Sikre gennemførelsen af det indre marked for transporttjenester"

### 3. BUDGETPOSTER

#### 3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B..A-poster)):

06 02 03 – Transportsikkerhed

#### 3.2. Foranstaltningens varighed og finansielle virkninger:

Forslagene omhandler en ændring af fællesskabslovgivning. Der er i princippet ingen maksimal gyldighedsperiode. Af praktiske årsager overvejes det forventede vedtagelsestidspunkt (2009) indtil udløbet af de finansielle overslag (2013).

#### 3.3. Budgetoplysninger:

Budget-post	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlande	Udgiftsområde i de finansielle overslag
	IOU	IOB <sup>14</sup>	Nej	Nej	Nej	Nr.
	IOU	Opdelte	Nej	Nej	Nej	Nr.

<sup>14</sup> Ikke-opdelte bevillinger, i det følgende benævnt IOB.

#### 4. OVERSIGT OVER RESSOURCER

##### 4.1. Finansielle ressourcer

##### 4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgifternes art	Sektion nr.		2008	2009	2010	2011	2012	2013	I ALT
-----------------	-------------	--	------	------	------	------	------	------	-------

##### Driftsudgifter<sup>15</sup>

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1.	a		1.25	2.25	2.25	2.25	2.25	10.250
Betalingsbevillinger (BB)		b		1.25	2.25	2.25	2.25	2.25	10.250

##### Administrative udgifter inden for referencebeløbet<sup>16</sup>

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

##### SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c		1.25	2.25	2.25	2.25	2.25	10.250
Betalingsbevillinger		b+c		1.25	2.25	2.25	2.25	2.25	10.250

##### Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet<sup>17</sup>

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5.	d	0.117	0.117	0.234	0.234	0.234	0.234	1.170
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6.	e		0.058	0.058	0.058	0.058	0.058	0.290

##### Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a+c +d +e	0.117	1.425	2.542	2.542	2.542	2.542	11.710
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b+c +d +e	0.117	1.425	2.542	2.542	2.542	2.542	11.710

<sup>15</sup> Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i det pågældende afsnit xx.

<sup>16</sup> Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

<sup>17</sup> Udgifter inden for kapitel xx 01, som ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

## Samfinansiering

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller med andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering med flere organer):

i mio. EUR (tre decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og ff.	I ALT
.....	f							
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c +d +e +f							

### 4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale<sup>18</sup> (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

### 4.1.3. Finansielle virkninger for indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger:

i mio. EUR (1 decimal)

Budgetpost	Indtægter	Forud for foranstaltningen [År n-1]	Efter foranstaltningens iværksættelse					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3 ]	[n+4]	[n+5] <sup>19</sup>
	a) Indtægter i absolutte tal							
	b) Ændringer i indtægterne	Δ						

<sup>18</sup> Jf. punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

<sup>19</sup> Indsæt flere kolonner, hvis foranstaltningen varer længere end 6 år.

**4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.**

Årlige behov	År 2008	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.
Personaleressourcer i alt	1	1	2	2	2	2

**5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL**

**5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt**

Udarbejdelse af lovgivning på området lufttrafikstyring samt overvågning af gennemførelsen.

**5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagens sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi**

Udviklingen af lufttrafikmarkedet forudsætter en solid infrastruktur. Lufttrafikstyring er en del af denne infrastruktur (sammen med lufthavne). Der er behov for Fællesskabets indgriben for at sikre effektiviteten af dette transeuropæiske net, navnlig fordi lufttrafikstyring er et naturligt monopol.

Lovgivningen om det fælles luftrum vil lette gennemførelsen og udbredelsen af SESAR-masterplan.

**5.3. Forslagets mål, forventede resultater og relevante indikatorer i forbindelse med ABM-rammen**

Gennemførelsen af det indre marked for transporttjenester sikres.

De specifikke mål omhandler luftfartstjenesterne. Nettets ydeevne øges for at fremme udviklingen af den civile luftfart via lovgivning om lufttrafikstyring. Det aktuelle system med ikke-bindende benchmarking af præstationer omdannes til en reguleringsordning for at forbedre systemets præstationer. Kommissionen fastsætter præstationsmål med bistand fra et uafhængigt præstationsvurderingsorgan. Udvalget for det Fælles Luftrum, som er nedsat i medfør af den nugældende lovgivning, vil også blive inddraget i forskriftsproceduren.

**5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)**

- Central forvaltning**
  - Direkte af Kommissionen
  - Indirekte ved delegation til:
    - Forvaltningsorganer
    - Organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen
    - Nationale offentlige organer eller public service-organer
- Fælles eller decentral forvaltning**
  - med medlemsstater
  - med tredjelande

- Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)*

Relevante bemærkninger:

## **6. OVERVÅGNING OG EVALUERING**

### **6.1. Overvågningsystem**

Indvirkningen på præstationerne vil ikke alene blive overvåget; granskning og regulering af præstationer er det centrale element i reformen. I deres egenskab af naturlige monopoler vil lufttrafikstyring skulle opfylde specifikke præstationsmål. Disse mål vil blive fastlagt i nært samarbejde med luftrumsbrugerne, som finansierer systemet og er dets kunder, og med luftfartstjenesteudøvere, der leverer tjenesterne.

Med det fælles luftrum blev der oprettet en institutionel ramme, som giver interessenter og navnlig luftrumsbrugere mulighed for at tilkendegive deres betænkeligheder vedrørende foranstaltningernes effektivitet.

### **6.2. Evaluering**

#### *6.2.1. Forudgående evaluering*

Lovforslagene blev opstillet på grundlag af to rapporter. Kommissionen anmodede Eurocontrols præstationsvurderingskommission om at foretage en uafhængig vurdering af det fælles luftrums indflydelse på lufttrafikstyringssystemets præstationer.

Gruppen på højt plan vedrørende de fremtidige regler for europæisk luftfart<sup>20</sup> pegede på den politiske linje, som forslagene bør gives. Gruppen opfordrede til, at "fællesskabsmetoden" benyttes konsekvent, så beslutninger træffes på europæisk plan på grundlag af afstemninger med kvalificeret flertal, medens gennemførelsen overlades til et solidt partnerskab mellem medlemsstaterne og Fællesskabet.

#### *6.2.2. Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)*

De i punkt 6.2.1 omhandlede rapporter bygger på den nugældende lovgivning om det fælles luftrum; derfor foretages der en efterfølgende evaluering af "det fælles luftrum I" og en forudgående evaluering af "det fælles luftrum II".

#### *6.2.3. Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed*

Med forslagene indføres årlige vurderinger (inden for femårsplanlægningsperioder) for at regulere systemets præstationer, hvilket forudsætter en intens og permanent evaluering af lovgivningens effektivitet.

## **7. FORHOLDSEKREGLER MOD SVIG**

Ikke relevant.

---

<sup>20</sup> High Level Group on the Future Aviation Regulatory Framework, 2007, 'A framework for driving performance improvement', Bruxelles, 47 s.

## 8. RESSOURCER

### 8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslagetets mål

Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output	Type output	Gen. snit. omkostn.	År 2008 n		År 2009 n+1		År 2010 n+2		År 2011 n+3		År 2012 n+4		År n+5 og ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL NR. 1 <sup>21</sup> Præstationsreguleringsordning .....																
<b>Aktion 1: Støtte til rammekontrakt med Eurocontrol (06 0203)</b>	Evaluerings af ATM-sektoren med præstationsmål															
- Output 1				0		1		2		2		2		2		9
<b>Aktion 2</b> ... ATM-relaterede undersøgelser (06 02 03)	Rapporter															
- Output 1				0		0.25		0.25		0.25		0.25		0.25		1.250
<b>SAMLEDE OMKOSTNINGER</b>				0		1.25		2.25		2.25		2.25		2.25		10.250

<sup>21</sup> Som beskrevet under punkt 5.3.

## 8.2. Administrative udgifter

### 8.2.1. Personaleressourcer - antal og type

Stillings-typer		Personale til forvaltning af foranstaltningen med brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer ( <b>antal stillinger/fuldtidsækvivalenter</b> )					
		År 2008	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte <sup>22</sup> (XX 01 01)	A*/AD	1	2	2	2	2	2
	B*, C*/AST						
Personale <sup>23</sup> , der finansieres over art. XX 01 02							
Andet personale <sup>24</sup> , der finansieres over art. XX 01 04/05							
<b>I ALT</b>			1	2	2	2	2

### 8.2.2. Opgavebeskrivelse

En præstationsreguleringsordning forudsætter en intensiv proces til evaluering af ATM-sektorens præstationer, fastlæggelse af præstationsmål på fællesskabsniveau, tilslutning til disse generelle mål, omsættelse af disse mål for nettet til lokale mål, herunder høring af luftrumsbrugere og Kommissionens vedtagelse af lokale mål.

Desuden skal Kommissionen sikre, at styringsnettets funktioner fungerer effektivt. Dette kræver, at der udarbejdes gennemførelsesbestemmelser, og at der foretages overvågning.

### 8.2.3. Kilder til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

<sup>22</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>23</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>24</sup> Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4. *Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)*

i mio. EUR (tre decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
<b>1 Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)</b>							
Forvaltningsorganer <sup>25</sup>							
Anden teknisk og administrativ bistand							
- intern							
- ekstern							
<b>Teknisk og administrativ bistand i alt</b>							

8.2.5. *Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (tre decimaler)

Arten af personaleressourcer	År 2008	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01)		0.117	0.234	0.234	0.234	0.234
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjelpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)						
<b>Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)</b>		0.117	0.234	0.234	0.234	0.234

Beregning – tjenestemænd og midlertidigt ansatte

<sup>25</sup> Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

Beregning – personale, der finansieres over art. XX 01 02

8.2.6. Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser							
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer							
XX 01 02 11 03 - Udvalg <sup>26</sup>		0.058	0.058	0.058	0.058	0.058	0.290
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer							
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer							
<b>2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Andre udgifter af administrativ karakter</b> (angiv hvilke, herunder budgetpost)							
<b>Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)</b>		0.058	0.058	0.058	0.058	0.058	0.290

Beregning – Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

<sup>26</sup> Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.