



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 26.11.2002

KOM(2002) 658 slutlig

2001/0060 (COD)

2001/0235 (COD)

2001/0236 (COD)

2001/0237 (COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om planering och användning av det gemensamma europeiska luftrummet

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om kompatibiliteten hos det europeiska nätet för flygledningstjänst

(framlagt av kommissionen enligt artikel 250.2 i EG-fördraget)

MOTIVERING

1. BAKGRUND

- 1.1. I oktober 2001 presenterade kommissionen fyra lagstiftningsförslag för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum¹. Avsikten var att dessa förslag skulle antas i enlighet med det medbeslutandeförfarande som föreskrivs i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. Den 15 maj 2002 avgav Regionkommittén ett positivt yttrande. Den 17 juli 2002 avgav Ekonomiska och sociala kommittén ett positivt yttrande.

Den 3 september 2002 antog Europaparlamentet ett antal ändringsförslag vid första behandlingen samt godkände kommissionens ändrade förslag. Kommissionen tillkännagav därefter sin ståndpunkt i fråga om vart och ett av ändringsförslagen, och specificerade vilka ändringsförslag den kunde godta och vilka den inte kunde godta.

Därefter utarbetade kommissionen ändrade förslag enligt följande.

- 1.2. I de ändrade förslagen har man införlivat dels de ändringsförslag som utan ändringar godtagits av kommissionen, dels de nya bestämmelser som är ett resultat av de ändringsförslag som godtagits i princip men med en annan ordalydelse eller som godtagits delvis.

I enlighet med artikel 250.2 i EG-fördraget ändrar kommissionen förslagen enligt nedan.

De ändringar som gjorts i kommissionens ursprungliga förslag markeras på följande sätt: borttagen text visas med genomstrykning; ny eller ändrad text markeras med fetstil och understrykning.

2. **ÄNDRAT FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM RAMEN FÖR SKAPANDET AV ETT GEMENSAMT EUROPEISKT LUFTRUM (2001/0060 (COD))**

2.1. Ändringsförslag som godtagits helt

- Ändringsförslag 4 och 30

Syftet med dessa ändringsförslag är att införa ett effektivt påföljdssystem som skall kunna användas när operatörer bryter mot reglerna. Nuvarande system kan användas

¹ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ramen för skapandet av ett gemensamt Europeiskt luftrum (COM(2001) 123 slutlig/2 av den 30.11.2001 – 2001/0060 (COD)).

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma Europeiska luftrummet (COM(2001) 564 slutlig/2 av den 11.12.2001 – 2001/0235 (COD)).

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om planering och användning av det gemensamma Europeiska luftrummet (COM(2001) 564 slutlig/2 av den 11.12.2001 – 2001/0236 (COD)).

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om kompatibiliteten hos det Europeiska nätet för flygledningstjänst (COM(2001) 564 slutlig/2 av den 11.12.2001 – 2001/0237 (COD)).

felaktigt eller missbrukas, i synnerhet när det gäller flödesplaneringen. Kommissionen godtar dessa ändringsförslag.

- Ändringsförslag 7, 8, 15, 16, 17, 18, 20, 21 och 32

Genom dessa ändringsförslag klargörs och förbättras förordningstexten genom att man skärper hänvisningen till samråd med arbetsmarknadsaktörer (7), medlemsstaternas försvarsbehov (8), kapacitetsbehov (15), bättre styrning av trafikflöden i luften (16), resultatindikatorer (18), säkerheten (20, 21) och lägesrapportering (32). Kommissionen godtar dessa ändringsförslag.

2.2. Ändringsförslag som godtagits i princip men med annan ordalydelse

- Ändringsförslag 3

Här bekräftas att flygtrafiktjänster är tjänster i allmänhetens intresse. Denna egenskap är dock främst förknippad med flygkontrolltjänst. Sålunda kan kommissionen godta denna princip om det hänvisas till denna funktion.

- Ändringsförslag 9

Detta ändringsförslag avser samarbetet mellan gemenskapen och Eurocontrol. Förhållandet mellan gemenskapen och Eurocontrol kommer att fastläggas genom gemenskapens nära förestående anslutning till denna organisation. Principen att ”utveckla ett så nära samarbete som möjligt” mellan de två organisationerna kommer bli en följd av denna anslutning, något som formuleras i anslutningsprotokollet². Parallella hänvisningar till detta samarbete i en gemenskapsbestämmelse är överflödiga och skapar förvirring. Kommissionen kan godta att erinra om denna princip i ett skäl och att införa en bestämmelse med en hänvisning till sitt samarbete med Eurocontrols verkställande organ, dvs. ”Eurocontrol Agency”. Det är ett samarbete som kommer att utvecklas på rent administrativ basis. Ordalydelsen i en sådan bestämmelse måste dock överensstämma med de institutionella principer som är tillämpliga i fråga om kommissionens skyldigheter.

- Ändringsförslag 10

I detta ändringsförslag klargörs att ett antagande av lagstiftningspaketet, som består av ramförordningen och de tre särförordningarna, inte är tillräckligt för att möjliggöra ett tidigt genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet. Ytterligare åtgärder är nödvändiga före utgången av den överenskomna tidsfristen (slutet av 2004). Kommissionen kommer att vidta sådana åtgärder i enlighet med de förfaranden som fastlagts i lagstiftningspaketet. Kommissionen godtar denna princip.

² ”Syftet med Europeiska gemenskapens anslutning till konventionen är att bistå Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, nedan kallad Eurocontrol, med att uppnå dess mål enligt konventionen, särskilt målet att vara ett gemensamt och effektivt organ för framtagning av strategiska riktlinjer för flygtrafikledning (ATM) i Europa”.

- Ändringsförslag 12

Syftet med detta ändringsförslag är att bekräfta staternas roll när det gäller att fastlägga dels leverantörernas ställning och struktur, dels allmänintresset i den verksamhet som bedrivs av leverantörer av flygtrafiktjänster, något som är särskilt relevant för flygkontrolltjänster. Kommissionen kan godta denna princip efter omformulering.

- Ändringsförslag 14

Ändringsförslaget syftar till att klargöra tillämpningsområdet för det gemensamma europeiska luftrummet. Termen ”jurisdiktion” skulle då underförstått avse luftrummet över internationellt vatten. Förordningens tillämpningsområde kan dock inte utökas utöver EG-fördragets tillämpningsområde. Därför är det att föredra att hänvisa till ”luftrummet inom medlemsstaternas ansvarsområde”.

- Ändringsförslag 22 och 23

Ändringsförslagen syftar till att klargöra att utformandet och införandet av tekniska system och driftsystem skall ske inom ramen för program där alla parter deltar och där internationella standarder beaktas. Kommissionen kan godta denna princip.

- Ändringsförslag 26

I ändringsförslaget hänvisas till kommitténs arbetsordning, men man har inte använt den sedvanliga formuleringen. Därför kan kommissionen godta ändringsförslaget i princip.

- Ändringsförslag 33

Genom ändringsförslaget utökas tillämpningsområdet för garantier avseende säkerhets- och försvarsändamål. Enligt förslaget skall tillämpningsområdet även omfatta möjlighet att omgående göra luftrummet tillgängligt för väpnade styrkor så att dessa kan reagera snabbt. Texten i artikeln har formulerats så att den ligger så nära artikel 297 i fördraget som möjligt. I artikeln avses exceptionella situationer. Ändringsförslaget avser operativa situationer (villkor som är nödvändiga för en snabb mobilisering av de väpnade styrkorna). Således skulle man genom denna ändring införa alltför generösa möjligheter att frångå tillämpningen av förordningen. Kommissionen kan godta principen om att man skall säkerställa medlemsstaternas förmåga att bibehålla och förbättra tillgängligheten i fråga om de väpnade styrkorna. Denna princip bör dock inte resultera i unilaterala undantag från tillämpningen av förordningen. I sådana fall skulle möjligheterna att effektivt förvalta luftrummet påverkas.

2.3. Ändringsförslag som godtagits delvis med eller utan ändrad ordalydelse

- Ändringsförslag 5

Det är inte säkert att kraven på samråd med arbetsmarknadens parter, i samband med skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum, följer av artikel 138 i EG-fördraget. Sådana krav bör formuleras på ett mer flexibelt sätt. Därför kan kommissionen endast godta att skärpa den första meningen i skälet.

- Ändringsförslag 6 och 28

Ändringsförslag 28, där man föreslår att ett samrådsorgan för industrin skall inrättas och att detta organ skall ha en institutionell roll, skulle leda till att kommissionens initiativrätt påverkas. Kommissionen håller med om att det finns ett behov av att berörda parter bidrar till genomförandet av reformen. Därför kan kommissionen godta att man i ett av skälen fastlägger principen om samråd med industrin. Denna princip fastläggs också mer i detalj i förslaget till förordning om kompatibiliteten hos det europeiska nätet för flygledningstjänst (artikel 14).

- Ändringsförslag 11

Kommissionen kan godta detta ändringsförslag i vissa delar. Hänvisningen till radar skulle på ett oacceptabelt sätt begränsa spännvidden i fråga om infrastruktur för övervakning, som även kan bygga på andra tekniska lösningar (t.ex. satellit eller datalänk).

- Ändringsförslag 31

Kommissionen kan godta detta ändringsförslag under förutsättning att hänvisningen till Europeiska unionen ändras till en hänvisning till gemenskapen.

2.4. Ändringsförslag som inte godtas

- Ändringsförslag 1

Här påminner man om medlemsstaternas skyldigheter enligt ICAO- och Eurocontrolkonventionerna. Gemenskapen är ännu inte medlem i dessa två internationella organisationer, även om man är i färd med att ansluta sig till Eurocontrol. Skyldigheter som följer av medlemskapet i dessa två organisationer är för närvarande bindande enbart för medlemsstaterna. Därför kan kommissionen för tillfället inte godta detta ändringsförslag.

- Ändringsförslag 2 och 13

I dessa ändringsförslag har man tagit bort hänvisningarna till ekonomiska aspekter i skäl 8 och i artikel 13. Denna hänvisning avser avgiftssystemet, som omfattas av bestämmelserna i kapitel III i det relevanta förslaget. Strykningen av denna hänvisning kan därför inte godtas.

- Ändringsförslag 19

Genom detta ändringsförslag inskränks beslutsprocessen till att gälla endast en berörd part (lufttrummets användare), samtidigt som beslutsprocessen blir beroende av ett specifikt krav (driftskompatibilitet). Införandet av nya tjänster är beroende av alla berörda parter och av olika krav. Därför kan detta ändringsförslag inte godtas.

- Ändringsförslag 24 och 27

Dessa ändringsförslag överensstämmer inte med de formuleringsregler som antagits för genomförandet av beslutet om kommittéförfaranden (rådets beslut 1999/468/EG). Karaktären hos denna kommitté kan inte fastställas på förhand, utan kommer att vara beroende av de åtgärder som skall vidtas. Vad gäller Eurocontrols deltagande i

kommitténs arbete vore det önskvärt att beslut om detta fattas i enlighet med kommitténs arbetsordning. Därför kan kommissionen inte godta dessa ändringsförslag.

- Ändringsförslag 29

Detta ändringsförslag kolliderar med kommissionens initiativrätt. Därför kan det inte godtas.

- Ändringsförslag 34

I detta ändringsförslag uttrycks en självklarhet, och det är därför överflödigt. Dessutom kan en gemenskapsbestämmelse inte upprepa sådana skyldigheter som åligger medlemsstaterna till följd av existerande internationella fördrag.

3. ÄNDRAT FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM TILLHANDAHÅLLANDE AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER INOM DET GEMENSAMMA EUROPEISKA LUFTRUMMET (2001/0235(COD))

3.1. Ändringsförslag som godtagits helt

- Ändringsförslag 1, 2, 4, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 24, 25, 31, 33 och 34

I dessa ändringsförslag klargörs eller förbättras förordningstexten genom att man skärper hänvisningen till säkerhet (1, 9, 11, 19, 31), kvalifikationer hos erkända organisationer (2, 15, 33, 34), rekrytering av flygledare (4), internationella standarder (7), samarbete mellan tjänsteleverantörer (17), samarbete mellan civila och militära myndigheter (24) samt användningen av uppgifter (25). Kommissionen godtar dessa ändringsförslag.

- Ändringsförslag 3

Syftet med detta ändringsförslag är att införa ett skäl som avspeglar bestämmelsen i artikel 5 andra stycket angående vilken roll och vilka ansvarsområden den Europeiska myndigheten för luftfartssäkerhet skall ha i framtiden. Därför kan ändringsförslaget godtas.

- Ändringsförslag 5

Syftet med detta ändringsförslag är att uppmana kommissionen att vidta åtgärder för att avhjälpa bristen på flygledare. Kommissionen arbetar redan aktivt inom detta området, och den har nyligen inlett en undersökning tillsammans med arbetsmarknadens parter. Kommissionen godtar detta ändringsförslag.

- Ändringsförslag 23

I detta ändringsförslag fastläggs att det är medlemsstaterna som har huvudansvaret vad gäller förhållandet mellan civila och militära myndigheter i respektive land. Kommissionen godtar detta ändringsförslag.

3.2. Ändringsförslag som godtas i princip men med ändrad ordalydelse

- Ändringsförslag 6 och 18

I dessa ändringsförslag anges en giltighetstid för tillstånd. Tillstånd är inte avsedda att vara licenser, utan snarare lämplighetsintyg för tjänsteleverantörer. Giltighetstiden för sådana tillstånd kommer att bestämmas i samband med fastställandet av harmoniserade villkor (se bilaga III till förordningen). Kommissionen kan därför godta den princip som kommer till uttryck i ändringsförslaget.

- Ändringsförslag 20 och 21

I ändringsförslagen införs två nya krav för fastställandet av harmoniserade villkor som skall vara förknippade med tillstånden. Kommissionen kan godta dessa krav men anser att de med tiden bör utgöra villkor för tillhandahållande av flygtrafiktjänster. Dessa villkor kommer att specificeras ytterligare via kommittéförfarandet.

- Ändringsförslag 22

I ändringsförslaget klargörs att nuvarande leverantörer av flygtrafiktjänster, oberoende av det faktum att de är berättigade att tillhandahålla sina tjänster efter ikraftträdandet av denna förordning, har ansvar för att kontinuerligt förbättra driften och säkerheten. Kommissionen kan godta denna princip under förutsättning att detta ansvar uttrycks klart och tydligt.

- Ändringsförslag 28

Ändringsförslaget skulle göra det föreslagna avgiftssystemet helt och hållet beroende av det system för undervägsavgifter som fastställts i Eurocontrols multilaterala avtal. Det föreslagna avgiftssystemet skulle inte bara gälla undervägsavgifter (vilket är fallet i det multilaterala avtalet) utan också terminal- och inflygningsavgifter (där Eurocontrol inte har några befogenheter). Dessutom lämnar Eurocontrols system utrymme för tolkningar, och kommissionen strävar efter att få till stånd harmoniserade och bindande regler inom gemenskapen. Därför skulle ändringsförslaget kunna godtas, under förutsättning att man inte inskränker gemenskapens handlingsfrihet inom detta område.

- Ändringsförslag 29

Den princip som kommer till uttryck i detta ändringsförslag är redan i kraft, och den kommer inte att modifieras genom föreliggande förordning. Medlemsstaterna kommer även i fortsättningen att ha ansvaret för att fastställa avgiftsnivåerna. Kommissionen kan därför i princip godta detta ändringsförslag.

- Ändringsförslag 32

Ändringsförslag 32, där man föreslår att ett samrådsorgan för industrin skall inrättas och att detta organ skall ha en institutionell roll, skulle leda till att kommissionens initiativrätt påverkas. Kommissionen håller med om att det finns ett behov av att berörda parter bidrar till genomförandet av reformen. Därför kan kommissionen godta att man i ett av skälen fastlägger principen om samråd med industrin. Denna

princip fastläggs också mer i detalj i förslaget till förordning om kompatibiliteten hos det europeiska nätet för flygledningstjänst (artikel 14).

3.3. Ändringsförslag som godtas delvis med eller utan ändrad ordalydelse

- Ändringsförslag 8

Kommissionen kan godta detta ändringsförslag i vissa delar. Hänvisningen till radar skulle på ett oacceptabelt sätt begränsa spännvidden i fråga om infrastruktur för övervakning, som även kan bygga på andra tekniska lösningar (t.ex. satellit eller datalänk).

- Ändringsförslag 10

Syftet med detta ändringsförslag är att rättfärdiga en översyn av avgiftssystemet för att införa mer flexibilitet vid fastställandet av kostnadsbasen. Denna flexibilitet skulle användas för att klara sådana plötsliga nedgångar i lufttrafiken som orsakar omedelbara avgiftshöjningar. Kommissionen kan godta detta ändringsförslag i vissa delar. Dess sista mening påverkar kommissionens initiativrätt. Därför kan det inte godtas.

- Ändringsförslag 16

Syftet med detta ändringsförslag är att i detalj fastlägga vilka åtgärder som kan vidtas för att avhjälpa personalbristen. I nuvarande utformning skulle ändringsförslaget dock inkräkta på kommissionens initiativrätt. Därför kan endast dess första del godtas.

- Ändringsförslag 27

Syftet med detta ändringsförslag är att bättre specificera villkoren för utbyte av verksamhetsrelaterade uppgifter. Kommissionen kan godta den första delen av detta ändringsförslag. Konfidentialitetsvillkoren kommer dock att fastställas i ett senare skede och i enlighet med relevanta genomförandebestämmelser. Av driftsmässiga skäl skulle det dessutom vara omöjligt att undvika vissa identifieringsuppgifter. Därför kan kommissionen inte godta den andra delen av detta ändringsförslag.

- Ändringsförslag 30

Kommissionen kan godta den första delen av detta ändringsförslag, där man påminner om att förbättringar i fråga om den ekonomiska effektiviteten inte får äventyra säkerhetsnivån. Sektorns särdrag medger dock inte, i princip, förbud mot korssubventionering om det skulle vara motiverat av tekniska och driftsmässiga omständigheter. Därför kan den andra delen av ändringsförslaget inte godtas.

- Ändringsförslag 35

Kommissionen kan godta den första delen av detta ändringsförslag. Hänvisningen till Eurocontrols säkerhetskrav i den andra delen av ändringsförslaget är inte lämplig och kan inte godtas.

3.4. Ändringsförslag som inte godtas

• Ändringsförslag 12

Kommissionen kan inte godta detta ändringsförslag. Hänvisningen till radar skulle på ett oacceptabelt sätt begränsa spännvidden i fråga om infrastruktur för övervakning, som även kan bygga på andra tekniska lösningar (t.ex. satellit eller datalänk).

• Ändringsförslag 13

I detta ändringsförslag införs principen om en strikt (strukturell) åtskillnad mellan de nationella tillsynsmyndigheterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster. Kommissionen motsätter sig inte denna princip, men anser att dess tillämpning bör vara gradvis och proportionell så att man beaktar aktuella förhållanden. Därför anser vi att medlemsstaterna bör ha möjlighet att välja funktionell åtskillnad som ett första steg. Därför godtas inte detta ändringsförslag.

• Ändringsförslag 14

I detta ändringsförslag införs en överklagandemekanism i händelse av tvist mellan lufttrummets användare och medlemsstater. Arrangemang som medger detta finns redan på det nationella planet och på gemenskapsplanet. Därför kan kommissionen inte godta detta ändringsförslag.

• Ändringsförslag 26

I detta ändringsförslag fastläggs principen om det kommersiella värdet hos verksamhetsrelaterade uppgifter. Eventuella kommersiella villkor med anknytning till utbyte av uppgifter bör dock fastläggas i relevanta genomförandebestämmelser. Gratis uppgiftsutbyte kan krävas i en rad fall. Därför kan kommissionen inte godta detta ändringsförslag.

• Ändringsförslag 87, 88, 89 och 99

Syftet med dessa ändringsförslag är att fastställa principen om flygtrafiktjänsternas integritet, och nödvändigheten av att de skall tillhandahållas av en enda organisation. Det finns en rad skäl till att kommissionen inte kan godta dessa ändringsförslag:

- För närvarande är merparten av ”tilläggstjänsterna” vanligen helt integrerade i en och samma organisation, som tillhandahåller flygtrafiktjänster. Vissa specifika funktioner utförs dock redan idag oftast inte av leverantörerna av flygtrafiktjänster (t.ex. telekommunikation på marken och datalänk luft-mark). I sådana fall utnyttjas tjänsterna kommersiellt på kontraktbasis. Vissa tjänsteleverantörer är också i färd med att utveckla nya metoder, för att tillhandahålla tjänster, som bygger på samarbete och som leder till minskad fragmentering och okombinerade erbjudanden. Huvudorsaken till att man gör detta är tillhandahållandet av regionala tjänster. Exempel på sådana initiativ är EAD (*European aeronautical information services*) och EAN (*European aeronautical telecommunication network*). Ett annat exempel på okombinerade navigationstjänster är Galileo.
- Syftet med förordningen är att införa en ram som gör det möjligt och underlättar för enskilda tjänsteleverantörer – efter eget godtycke och under statlig kontroll – att göra åtskillnad mellan ”tilläggstjänster” och

kärnverksamheten (flygtrafiktjänster). Detta skulle ge en konkret möjlighet för tjänsteleverantörerna att etablera regionala tjänster, och det skulle göra det lättare att undanröja existerande fragmentering samt främja konsolidering (nuvarande infrastrukturer har etablerats på det nationella planet och det finns ett starkt behov av att kunna utforma och realisera dem på det regionala planet). Detta skulle kunna åstadkommas genom samriskföretag och strategiska allianser där tjänsteleverantörer skulle kunna få till stånd bättre tjänsteutnyttjande genom att optimera resursfördelningen i större skala. Detta skulle i sin tur leda till kostnadsbesparingar och integrering av flygtrafikledningssystem.

- Skapandet av funktionella luftrumsblock kräver flexibilitet i fråga om tillhandahållandet av stödtjänster. Den aktuella nordiska erfarenheten (skapande av ett luftrumsblock som inbegriper det övre luftrummet i Danmark, Sverige, Finland och Norge) är ett exempel på detta (men även Maastricht UAC). Dessa enheter för tillhandahållande av flygtrafiktjänster på regional nivå är beroende av de tjänster som redan tillhandahålls av dagens tjänsteleverantörer (i synnerhet när det gäller infrastruktur: kommunikation, navigation och övervakning).
- Kravet på att flygtrafiktjänster skall vara organiserade av ett integrerat organ skulle innebära en frysning av nuvarande situation och skulle hämma framstegen i utvecklingen och införandet av nya tekniska lösningar. De flesta av dessa är av gränsöverskridande natur och hänger samman med regionala snarare än nationella tjänster. Att förhindra detta genom att fastlägga begreppet ”ett integrerat organ” skulle beröva gemenskapen en konkret möjlighet att bli ledande på marknaden för flygtrafikledningssystem.
- Varje farhåga om att okombinerade erbjudanden skulle kunna få följder för säkerheten är ogrundad. Om en tjänsteleverantör vill utnyttja de tjänster som erbjuds av en annan tjänsteleverantör kommer den att definiera och kontrollera de ”tilläggstjänster” som den kommer att vara beroende av genom specificering av tekniska och driftsmässiga villkor samt kvalitetskontroll. Dessutom kommer detta att stå under strikt kontroll av den nationella tillsynsmyndigheten. Eftersom stödtjänster (t.ex. kommunikation, navigation och övervakning) också bör tillåtas, kommer detta att göra det möjligt att granska tillämpningen av säkerhetsnormer.

4. ÄNDRAT FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM PLANERING OCH ANVÄNDNING AV DET GEMENSAMMA EUROPEISKA LUFTRUMMET (2001/0236(COD))

4.1. Ändringsförslag som godtagits helt

- Ändringsförslag 38, 44, 45, 52, 53, 54 och 62

Genom dessa ändringsförslag klargörs eller förbättras förordningstexten genom att man skärper hänvisningen till driftsförhållanden (38, 44, 54, 62) och säkerhet (45, 52, 53). Kommissionen godtar dessa ändringsförslag.

4.2. Ändringsförslag som godtas i princip men med annan ordalydelse

- Ändringsförslag 36

Genom detta ändringsförslag införs en hänvisning till behovet av ett lämpligt gränssnitt i ATM-nätet mellan gemenskapen och angränsande länder. Denna princip kan godtas under förutsättning att den inte leder till ett exklusivt krav.

- Ändringsförslag 42

Detta ändringsförslag innebär en karakterisering av säkerhetsnormer genom att man använder ordet ”maximala”. Detta skulle leda till tolkningsproblem eftersom säkerhetsnormer bör fastställas på adekvat nivå. Kommissionen kan därför godta detta ändringsförslag efter omformulering.

- Ändringsförslag 48

I detta ändringsförslag fastläggs en femårsgräns för utvidgningen av begreppet ”en gemensam flyginformationsregion” till att omfatta även det undre luftrummet. Kommissionen föredrar att behålla tre år som gräns, men kan acceptera att göra en koppling mellan denna period och resultaten av tillämpningen av detta begrepp i det övre luftrummet.

- Ändringsförslag 49

Syftet med detta ändringsförslag är att avspegla de situationer som härrör från ICAO:s mandat till medlemsstaterna att förvalta luftrum över internationellt vatten. Kommissionen kan godta ändringsförslaget efter omformulering.

- Ändringsförslag 64

Detta ändringsförslag, där man föreslår att ett samrådsorgan för industrin skall inrättas och att detta organ skall ha en institutionell roll, skulle leda till att kommissionens initiativrätt påverkas. Kommissionen håller med om att det finns ett behov av att berörda parter bidrar till genomförandet av reformen. Därför kan kommissionen godta att man i ett av skälen fastlägger principen om samråd med industrin. Denna princip fastläggs också mer i detalj i förslaget till förordning om kompatibiliteten hos det europeiska nätet för flygledningstjänst (artikel 14).

4.3. Ändringsförslag som godtas delvis, med eller utan ändrad ordalydelse

- Ändringsförslag 37

I detta ändringsförslag specificeras Eurocontrols roll vid skapandet av funktionella luftrumsblock. Principen att Eurocontrol skall agera som en förbindelselänk och rådgivare vid fastläggandet av funktionella luftrumsblock ifrågasätts inte. Denna roll får dock inte gå så långt att man föreskriver lösningar, utan den bör beakta det ansvar som åligger de olika inblandade parterna.

- Ändringsförslag 39, 43 och 55

Syftet med dessa ändringsförslag är att klargöra de principer som styr fastläggandet av ruttnätet. Kommissionen kan godta dessa principer. I ändringsförslag 55 är hänvisningen till Eurocontrol inte lämplig, eftersom den innebär att en internationell organisation åläggs en skyldighet, något som ligger utanför gemenskapens behörighet. Således kan kommissionen inte stödja denna hänvisning.

- Ändringsförslag 40

Syftet med detta ändringsförslag är att ge en hänvisning till samarbete mellan civila och militära myndigheter på nationell och internationell nivå. Vad gäller den senare nivån föredrar kommissionen en hänvisning till Europeiska unionen, något som skulle betyda att adekvata lösningar skulle kunna hittas i enlighet med bestämmelserna under andra pelaren.

- Ändringsförslag 41

I detta ändringsförslag betonas Eurocontrols roll, närmare bestämt Eurocontrols centralenhet för trafikflödeskontroll, när det gäller flödesplanering. Kommissionen kan godta en formulering som är mer inriktad på denna enhets operativa natur. Sanktioner förskrivs redan i förslaget till förordning om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum.

- Ändringsförslag 47

Syftet med detta ändringsförslag är att göra gränsen mellan det övre och undre luftrummet beroende av operativa krav. Kommissionen anser att det behövs en gemensam gräns för att harmonisera och samordna förfaranden. Den kan dock godta att operativa krav skulle kunna föranleda marginella avvikelser från en sådan gemensam nivå.

4.4. Ändringsförslag som inte godtas

- Ändringsförslag 46

I detta ändringsförslag fastställs en tidsfrist för inrättandet av en gemensam europeisk övre flyginformationsregion (*European Upper Flight Information Region – EUIR*). Inrättandet av EUIR bör påbörjas efter antagandet av denna förordning och är oberoende av inrättandet av de funktionella luftrumsblocken. Således kan kommissionen inte godta detta ändringsförslag.

- Ändringsförslag 50

Detta ändringsförslag är överflödigt eftersom man här upprepar kriterier som redan anges i artikel 5.2. Därför kan ändringsförslaget inte godtas.

- Ändringsförslag 51

Syftet med detta ändringsförslag är att införa en tvistlösningsmekanism för de fall då medlemsstater inte kan komma överens om inrättande av (gränsöverskridande) funktionella luftrumsblock. Medling mellan stater i samband med ett sådant inrättande kommer att ske i enlighet med kommittéförfarandet. Därför kan detta ändringsförslag inte godtas.

- Ändringsförslag 56

Enligt detta ändringsförslag skall utformningen av luftrummet ske centralt. I realiteten sker dock luftrumskonfigureringen och planeringen av ruttläggningen vanligen lokalt, medan samordningen sker centralt. Därför kan kommissionen inte godta detta ändringsförslag.

- Ändringsförslag 57 och 59

I dessa ändringsförslag skärps bestämmelserna angående samarbete mellan civila och militära myndigheter. Den föreslagna ordalydelsen är dock alltför normativ, och den kan inverka på medlemsstaternas behörighet i fråga om försvarsfrågor. Därför kan dessa ändringsförslag inte godtas.

- Ändringsförslag 58

Enligt detta ändringsförslag skall begreppet ”flexibel användning av luftrummet” vara beroende av villkoren för flödesplanering. Kommissionen kan inte godta detta ändringsförslag.

- Ändringsförslag 60, 61 och 63

Syftet med dessa ändringsförslag är att införa hänvisningar till Eurocontrol. Kommissionen ser visserligen fram emot att Eurocontrol blir delaktig i genomförandet av det europeiska luftrummet, men dessa hänvisningar till Eurocontrol är olämpliga eftersom man här ålägger en internationell organisation en skyldighet. Vad gäller ändringsförslag 61 måste det betonas att det för närvarande inte finns några regler på Eurocontrol-nivå angående flödesplanering. Således kan kommissionen inte stödja denna hänvisning.

5. ÄNDRAT FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM KOMPATIBILITETEN HOS DET EUROPEISKA NÄTET FÖR FLYGLEDNINGSTJÄNST (2001/0237(COD))

5.1. Ändringsförslag som godtas helt

- Ändringsförslag 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 och 74

I dessa ändringsförslag klargörs eller förbättras förordningstexten genom att man skärper hänvisningen till säkerhet och behovet av samråd med berörda parter. Kommissionen godtar dessa ändringsförslag.

5.2. Ändringsförslag som godtagits i princip men med annan ordalydelse

• Ändringsförslag 73

Detta ändringsförslag, där man föreslår att ett samrådsorgan för industrin skall inrättas och att detta organ skall ha en institutionell roll, skulle leda till att kommissionens initiativrätt påverkas. Kommissionen håller med om att det finns ett behov av att berörda parter bidrar till genomförandet av reformen. Därför kan kommissionen godta att man i ett av skälen fastlägger principen om samråd med industrin. Denna princip fastläggs också mer i detalj i artikel 14 i detta förslag till förordning.

• Ändringsförslag 76

I detta ändringsförslag betonas behovet av en systematisk analys av incidenter. Kommissionen kan stödja denna princip. Den bör dock inte omnämnas i förordningstexten, utan på annan plats. Den bör så småningom finnas med i genomförandebestämmelserna och därmed sammanhängande normer.

5.3. Ändringsförslag som inte godtas

• Ändringsförslag 66

I detta ändringsförslag hänvisas till Europeiska myndigheten för luftfartssäkerhet. Denna myndighet kommer att ha till uppgift att komplettera driftskompatibilitetskrav, som definierats genom denna förordning, genom att utfärda säkerhetskrav avseende flygburen utrustning. Därför kan kommissionen inte godta detta ändringsförslag.

• Ändringsförslag 75

Syftet med detta ändringsförslag är att säkerställa användarnas deltagande i systemens konstruktion. Vissa av dessa användare (t.ex. flygledare) kan dock inte bidra till arbetet i alla faser i utvecklingsprocessen. Utformningsfasen är t.ex. relevant för ingenjörer på grundval av krav som formulerats av flygledare. Därför kan kommissionen inte godta detta ändringsförslag.

• Ändringsförslag 77, 78 och 79

Dessa ändringar är inte nödvändiga eftersom de innebär en upprepning av grundläggande krav som redan finns med i bilaga II, del A, punkt 3. Därför kan kommissionen inte godta detta ändringsförslag.

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag³,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁵,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁶, och

av följande skäl:

- (1) Genomförandet av en gemensam transportpolitik kräver ett effektivt system som möjliggör en säker och regelbunden drift av lufttransporter och därför underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.
- (2) Vid sitt extra möte i Lissabon den 23 och 24 mars 2000 uppmanade Europeiska rådet kommissionen att lägga fram förslag avseende luftrumsplanering, lufttrafik och styrning av trafikflöden på grundval av det arbete som gjorts av den av kommissionen inrättade Högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum. Denna grupp, som bl.a. består av civila och militära luftfartsmyndigheter i medlemsstaterna, lade fram sin rapport i november 2000.
- (3) För ett väl fungerande system för lufttransporter krävs flygtrafiktjänster som möjliggör en optimal användning av det europeiska luftrummet och en enhetlig och hög säkerhetsnivå för lufttrafiktjänsten i överensstämmelse med uppgiften av allmänt ekonomiskt intresse för leverantörer av flygtrafiktjänster.
- (4) Utvecklingen av flygtrafiktjänster bör ske i överensstämmelse med de övergripande säkerhets- och effektivitetsmålen och i enlighet med de principer som fastställs i konventionen om internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944.

³ EGT C

⁴ EGT C

⁵ EGT C

⁶ EGT C

- (5) Av samtliga ovan nämnda skäl och för att utvidga det gemensamma luftrummet till att omfatta ett större antal medlemsstater bör gemenskapen fastställa gemensamma mål och ett åtgärdsprogram för att mobilisera gemenskapens, medlemsstaternas och de olika ekonomiska aktörernas insatser i syfte att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum samtidigt som den utveckling som sker på paneuropeisk nivå inom Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, Eurocontrol) beaktas.
- (6) Ett ökat civilt och militärt samarbete bör eftersträvas i den utsträckning detta är nödvändigt för en effektiv användning av luftrummet med tillämpning av befintliga samarbetsramar, och med användning av lämpliga instrument för frågor rörande flygtrafik och flygtrafiktjänster för uteslutande militärt syfte.
- (7) Införandet av bestämmelser på gemenskapsnivå bör möjliggöra en optimerad användning av hela luftrummet och ett optimerat tillhandahållande av flygtrafiktjänster.
- (8) Dessa bestämmelser bör omfatta både planering och användning av luftrummet samt tillhörande förfaranden, tillhandahållande av flygtrafiktjänst, exempelvis ekonomiska aspekter, utrustning och system för flygtrafik liksom tillhörande förfaranden.
- (9) Flygkontrolltjänsten är en tjänst som tillhandahålls i allmänhetens intresse och som avser att skydda både användare av flygtransporter och de befolkningsgrupper som berörs av överflygningar. Denna uppgift bör därför utföras med iakttagande av största möjliga krav på ansvarsmedvetande och kompetens.**
- (10)** Luftrumets användning bör planeras och styras effektivt och säkert för att både civila och militära användares behov skall tillgodoses och för att man skall få till stånd en rättvis och icke-diskriminerande fördelning av resurser mellan samtliga användare.
- (11)** Genom tillhandahållandet av flygtrafiktjänster bör man garantera en enhetlig och hög säkerhetsnivå för flygtrafiken som beror av dessa tjänster. Tillhandahållandet av dessa tjänster bör optimeras för att garantera den bästa användningen av europeiska luftrumsresurser.
- (12)** De tekniska och driftsrelaterade lösningarna bör säkerställa och höja säkerhetsnivån, systemets allmänna kapacitet och den fulla och effektiva användningen av tillgänglig kapacitet.
- (13)** Vissa av de åtgärder som är nödvändiga för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum kräver att kommissionen utövar de genomförandebefogenheter den har i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁷, för att effektivitet och snabbhet skall uppnås. Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum nödvändiggör därmed att det genomförs en mekanism för samarbete med medlemsstaterna genom att det inrättas en kommitté som består av företrädare för medlemsstaterna som gör det möjligt att integrera civila och militära intressen och att knyta till sig externa experter.

⁷ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (14) Vid skapandet av det europeiska gemensamma luftrummet bör gemenskapen, när så är lämpligt, utveckla ett så nära samarbete som möjligt med Eurocontrol, i synnerhet för att säkerställa regleringsmässiga synergieffekter och enhetliga tillvägagångssätt, samt för att undvika alla former av överlappning mellan de två organisationerna.** I avvaktan på utgången av förhandlingarna om gemenskapens anslutning till Eurocontrol som förblir ett viktigt element för skapandet av ett gemensamt paneuropeiskt luftrum kan kommissionen ingå lämpliga överenskommelser för att Eurocontrol skall kunna bidra i förberedelsen av gemenskapslagstiftningen avseende lufttrafiken i Europa.
- (15)** Det är önskvärt att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till tredje land, antingen inom ramen för Europeiska gemenskapens deltagande i Eurocontrols arbete, förutsatt att gemenskapen ansluter sig till denna internationella organisation, eller genom de överenskommelser som ingås mellan gemenskapen och tredje land.
- (16)** Det är nödvändigt att införa bestämmelser om mekanismer som ger kommissionen ett effektivt och kontinuerligt stöd i dess verksamhet att övervaka och kontrollera genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum och detta kan ske med användning av den sakkunskap som finns hos medlemsstaterna och Eurocontrol.
- (17)** Det bör ständigt utvärderas hur flygtrafiktjänsterna i Europa fungerar i sin helhet för att kontrollera att de vidtagna åtgärderna är effektiva och för att kunna föreslå nya åtgärder.
- (18) Med hänsyn till driftssäkerheten i allmänhet, och för att garantera att denna förordning efterlevs, bör det finnas ett system med effektiva, proportionerliga och avskräckande påföljder mot flygbolag och tjänsteleverantörer som bryter mot bestämmelserna i denna förordning.**
- (19)** Arbetsmarknadens parter ~~kan~~ **bör** informeras och rådfrågas **på lämpligt sätt** om alla åtgärder som har stor social betydelse. Samråd kan också ske med den branschvisa dialogkommitté som inrättats på grundval av kommissionens beslut 1998/500/EC om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen med arbetsmarknadens parter på europeisk nivå⁸.
- (20) Sammanslutningarna för luftrumets användare, för leverantörer av flygtrafiktjänster och för tillverkningsindustrin bör informeras och rådfrågas om alla åtgärder som rör de tekniska aspekterna av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.**
- (21)** Utformningen av de bestämmelser som är nödvändiga för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum kräver ett brett samråd med **samtliga** berörda parter i branschen **ekonomiska aktörer och aktörer på arbetsmarknaden.**
- (22)** Det är lämpligt att utvärdera verkningarna av de åtgärder som vidtagits vid tillämpningen av denna förordning mot bakgrund av de rapporter som kommissionen bör lägga fram regelbundet.

⁸

EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

- (23) Eftersom målen för den föreslagna förordningen, nämligen att upprätta en ram för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna med tanke på åtgärdens gränsöverskridande dimension och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå samtidigt som det säkerställs att det i genomförandeförfarandet tas hänsyn till lokala förhållanden kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går förordningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med denna förordning är att senast den 31 december 2004 skapa ett gemensamt europeiskt luftrum som uppfattas och styrs som ett enda luftrum med optimala förutsättningar när det gäller säkerhet och allmän effektivitet för gemenskapens lufttrafik och som säkerställer en kapacitetsnivå som uppfyller civila och militära användares behov. Detta gemensamma luftrum kallas nedan ett gemensamt europeiskt luftrum.

I denna förordning fastställs de allmänna riktlinjerna för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum och gemenskapens interventionsområden och de medel, i form av strukturer, förfaranden och resurser, som är nödvändiga för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum identifieras med beaktande av **medlemsstaternas försvarsbehov och** Eurocontrols uppgift att skapa ett paneuropeiskt luftrum.

För att de riktlinjer som avses i andra stycket skall kunna tillämpas krävs att gemensamma bestämmelser om säkerhet och tillhandahållande av flygtrafiktjänster genomförs, att mekanismer som möjliggör en bättre användning av luftrummet på gemenskapsnivå införs och att samtliga berörda ekonomiska aktörer och arbetsmarknadsaktörer deltar.

Beslutet om vilka åtgärder som skall vidtas för att ett gemensamt europeiskt luftrum skall kunna skapas, skall tas så snart som möjligt så att de första positiva effekterna skall kunna uppnås redan före slutet av 2004.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *flygtrafiktjänster*: alla flygkontrolltjänster, bland annat ~~tilläggs~~tjänster för att tillhandahålla infrastruktur **och tjänster** för kommunikation, **flygnavigation** och övervakning, väderlekstjänst för luftrumets användare, efterspanings- och räddningstjänst samt flyginformation och dessa tjänster skall tillhandahållas luftrumets användare under hela flygningen.
- b) *leverantörer av flygtrafiktjänster*: offentliga eller privata enheter, **i enlighet med medlemsstaternas val**, som ansvarar för att genomföra och styra flygtrafiktjänster, **inom ramen för de uppdrag om tjänster i allmänhetens intresse som de omfattas av.**

- c) *flygtrafik*: alla rörelser som företas av civila och statligt ägda luftfartyg, däribland militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg.
- d) *lufttrummet användare*: civila och statligt ägda luftfartyg, däribland militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg.
- e) *Eurocontrol*: Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst som inrättats genom den internationella konventionen av den 13 december 1960⁹.

Artikel 3

Gemenskapens interventionsområden

1. De åtgärder som är nödvändiga för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum skall vidtas inom följande områden samtidigt som högsta möjliga säkerhetsstandarder för lufttrafiken skall säkerställas:
 - (a) Planering och användning av luftrummet samt tillhörande förfaranden.
 - (b) Tillhandahållande av flygtrafiktjänster, inbegripet ekonomiska aspekter.
 - (c) Utrustning och system för flygtrafik samt tillhörande förfaranden.
2. Syftet med de åtgärder som anges i punkt 1 är att fastställa mål och, i förekommande fall, medel för att uppnå dessa mål i allmänhetens intresse.

Artikel 4

Planering och användning av luftrummet

Åtgärderna för planering och användning av luftrummet skall utformas på ett sådant sätt att

- a) luftrummet ~~ovanför gemenskapens territorium~~ **inom medlemsstaternas ansvarsområde** behandlas som en gemensam resurs som utgör ett kontinuerligt medium,
- b) luftrummet användning blir flexibel, dvs. utan permanent separering och med optimering av varaktigheten av tillfällig separering för militära ändamål,
- c) **tillräcklig kapacitet ställs till förfogande för att tillgodose efterfrågan,**
- d) flertalet flygningar görs i rak linje mellan platsen för avgång och platsen för ankomst eller tar den rutt som ligger närmast denna raka linje **och kan göras på optimal flyghöjd** med respekt för säkerhetskraven, **försvarskapaciteten, energibesparingskraven,** miljöskyddet och **en bättre** styrningen av trafikflöden i luften,
- e) luftrummet delas upp i olika sektorer för flygkontrolltjänsten med prioritering av driftskraven,

⁹ Konventionen ändrad genom protokollet av den 12 februari 1981 och reviderad genom protokollet av den 27 juni 1997.

- f)** planeringen och styrningen av trafikflöden i luften möjliggör en flexibel flygtrafik som säkerställer att den tillgängliga kapaciteten används på bästa möjliga sätt.

Artikel 5

Tillhandahållande av flygtrafiktjänster

Åtgärderna för tillhandahållande av flygtrafiktjänster skall utformas på ett sådant sätt att

- (a) definitionen och kontrollen av tillämpningen av de bestämmelser som avses i artikel 1 hålls åtskilda i förhållande till driften av flygtrafiktjänster som omfattas av denna förordning,
- (b) leverantörer av flygtrafiktjänster företar formella och regelbundna samråd med lufrummets användare när det gäller villkoren och kostnaderna för flygtrafiktjänster för att ta hänsyn till dessa användares behov vid ~~utformningen~~ **tillhandahållandet** av dessa tjänster,
- (c) leverantörer av flygtrafiktjänster tillförsäkrar lämplig öppenhet när det gäller flygtrafiktjänster, i form av offentliggörande av konton och årsrapporter, **samt resultatindikatorer**, och regelbundet underkastas en oberoende revision,
- (d) driften av flygtrafiktjänster harmoniseras för att säkerställa integration och samstämmighet för verksamheten hos leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare och flygplatser,
- (e) samarbetet mellan civila leverantörer av flygtrafiktjänster förstärks, särskilt genom att inrättandet av grupperingar som består av två eller flera tjänsteleverantörer underlättas,
- (f) samarbete mellan civila och militära leverantörer av flygtrafiktjänster främjas,
- (g) nya tjänster inrättas samtidigt för samtliga berörda aktörer i de berörda medlemsstaterna,
- (h) leverantörer av flygtrafiktjänster utbyter information om flygningarnas situation under hela flygningen för att underlätta driften av flygtrafiktjänsterna, varvid tillgången till denna information skall vara fri för samtliga berörda aktörer på ett icke-diskriminerande sätt utan att detta påverkar säkerhetskraven,
- (i) de ekonomiska bestämmelserna främjar ett mera effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster och tillhandahållande av tjänster som frigör kapacitet på ett sätt som uppfyller de europeiska behoven,
- (j) stimulansmekanismer utvecklas för att främja nya investeringar inom denna sektor och för att tidsmässigt lägligt belöna tillhandahållande av tjänster **som uppfyller höga säkerhetsnormer och kvalitetskrav** ~~av hög kvalitet~~ för att tillfredsställa efterfrågan från lufrummets användare.

Artikel 6

Utrustning och system för lufttrafik

Åtgärderna för utrustning och system för lufttrafik skall utformas på ett sådant sätt att

- (a) tekniska och operativa lösningar tillåter en enhetlig planering och funktion av det europeiska systemet, inbegripet driftskompatibilitet,
- (b) skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum främjar införandet av nya tekniska och operativa lösningar för lufttrafiken, **då de ökar säkerheten, effektiviteten och kapaciteten,**
- (c) utveckling och godkännande av tekniska och operativa lösningar motsvarar **program som utgår från ledande internationella standarder och** de gemensamma behov som luftrumets användare har och tar hänsyn till användarnas krav med avseende på valet av rutter och flygningsprofiler,
- (d) utveckling av bestämmelser om flygburen utrustning gör det möjligt att respektera genomförandedatumet.**

Artikel 7

Kommittén för ett gemensamt luftrum

1. Det skall inrättas en kommitté, kallad kommittén för ett gemensamt luftrum, som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.
- 2. Kommittén för ett gemensamt luftrum skall själv anta sin arbetsordning.**
- 3.** Var och en av medlemsstaterna skall utse två företrädare och två suppleanter.
- 4.** Tredje land som ingått överenskommelser med gemenskapen på flygtransportområdet skall vara associerat till kommitténs arbete i enlighet med de villkor som fastställts i dessa överenskommelser.

Artikel 8

Förhållandet till tredje land

Vid utarbetandet av de åtgärder som vidtas för att genomföra denna förordning skall kommissionen se till att möjligheten att utvidga det gemensamma luftrummet till att omfatta stater som inte är medlemmar av gemenskapen hålls öppen, antingen i enlighet med bilaterala överenskommelser som ingås med tredje land eller inom ramen för Eurocontrol.

Artikel 9

Förhållandet mellan kommissionen och Eurocontrol

Vid utarbetandet av genomförandebestämmelser för de åtgärder som nämns i artikel 3, skall kommissionen, när så är lämpligt, sträva efter att inhämta den tekniska basen för dessa regler från Eurocontrol, i frågor där denna organisation har relevant sakkunskap.

Artikel ~~9~~10

Övervakning och kontroll

1. De bestämmelser som antas enligt artikel 3 skall fastställa lämpliga mekanismer för att bistå kommissionen i dess uppgifter att övervaka och kontrollera tillämpningen av dessa bestämmelser, bland annat skapande av civil och militär teknisk sakkunskap.
2. Metoderna för övervakning och kontroll skall basera sig på de rapporter om genomförandet av vidtagna åtgärder som regelbundet läggs fram av leverantörerna av flygtrafiktjänster.

Artikel 11

Påföljder

Medlemsstaterna skall inrätta ett påföljdssystem för brott mot bestämmelserna i denna förordning och skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att tillse att påföljderna tillämpas. Påföljderna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Artikel ~~10~~12

Undersökning av verksamheten

Kommissionen skall sköta undersökning och jämförelse av hur lufttrafiken fullgörs, framför allt med bistånd av Eurocontrols kommitté för kvalitets- och produktionsövervakning.

Kommissionen skall tillse att bästa praxis tillämpas inom hela gemenskapen.

Artikel ~~11~~13

Konsekvensbedömning

Kommissionen skall till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om bedömningen av genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum var femte år efter ikraftträdandet av denna förordning, och för första gången senast den 30 juni 2005.

Vid upprättandet av rapporten kan kommissionen begära ett yttrande från Kommittén för ett gemensamt luftrum.

Rapporten skall innehålla en bedömning av de resultat som uppnått genom de åtgärder som vidtagits för att genomföra denna förordning ~~på de olika interventionsområdena,~~ **inbegripet lämplig information om utvecklingen i sektorn, i synnerhet gällande ekonomiska, sociala, sysselsättningsrelaterade och tekniska aspekter samt tjänsternas kvalitet,** med beaktande av de ursprungliga målen och framtida behov.

*Artikel ~~12~~**14***

Skyddsklausul

Denna förordning skall inte hindra en medlemsstat från att tillämpa eller vidta åtgärder som är berättigade vid allvarliga interna störningar som påverkar upprätthållandet av lag och ordning, i händelse av krig eller vid en allvarlig internationell spänning som innebär krigsfara eller för att fullgöra de skyldigheter den har tagit på sig i syfte att bevara fred och internationell säkerhet.

*Artikel ~~13~~**15***

Ikraftträdande

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

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

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar
Ordförande*

*På rådets vägnar
Ordförande*

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag¹⁰,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹²,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget¹³, och

av följande skäl:

- (1) Medlemsstaterna har i varierande utsträckning omstrukturerat sina nationella leverantörer av flygtrafiktjänster genom att öka deras självständighet och frihet att tillhandahålla tjänster. Det blir allt nödvändigare att se till att kraven på en lägsta nivå för att tillvarata allmänhetens intressen tillgodoses i denna nya miljö.
- (2) I rapporten från Högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum bekräftas behovet av bestämmelser på gemenskapsnivå som gör det möjligt att skilja mellan reglering och tillhandahållande av tjänster och av att införa ett tillståndssystem **för att tillvarata krav avseende allmänhetens intressen, främst vad gäller säkerheten,** och ett avgiftssystem för att främja kostnadseffektivitet.
- (3) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr xxx/xx¹⁴, fastställs ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum.
- (4) För att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum bör bestämmelser som säkerställer ett säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster antas som skall överensstämma med den planering och användning av luftrummet som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr xx/xxx [om planering och

¹⁰ EGT C

¹¹ EGT C

¹² EGT C

¹³ EGT C

¹⁴ EGT L

användning av det gemensamma europeiska luftrummet]¹⁵. Införandet av en harmoniserad organisation för tillhandahållande av sådana tjänster är viktigt för att kraven från luftrumets användareskall kunna tillgodoses i tillräcklig utsträckning och för en säker och effektiv drift av flygtrafiken.

- (5) Kontrollen av att leverantörer av flygtrafiktjänster och andra operatörer följer gemenskapsbestämmelserna, är först och främst en uppgift för medlemsstaterna. Detta innebär att de myndigheter som utövar denna kontroll på ett lämpligt sätt bör vara oberoende av leverantörerna av flygtrafiktjänster.
- (6) Medlemsstaterna bör tillåtas att överlämna åt erkända organisationer **med fackertfarenhet** att kontrollera och certifiera att leverantörer av flygtrafiktjänster och andra operatörer följer gemenskapskraven.
- (7) Ett väl fungerande system för lufttransporter kräver också att leverantörer av flygtrafiktjänster tillämpar en enhetlig och hög säkerhetsnivå. **Uppfyllandet av säkerhetskrav påverkar inte den roll och de ansvarsområden som tillkommer den Europeiska myndigheten för luftfartssäkerhet och som, med hänsyn till skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum, på sikt bör definieras på ett tydligare sätt.**
- (8) Arrangemang bör föreslås för att avhjälpa bristen på flygledare genom förbättring **och harmonisering** av utbildnings- och licensieringsförfarandena ~~och genom att sådana förfaranden harmoniseras på gemenskapsnivå~~ **för urval, utbildning, tillståndsgivning, värdering och licensiering, genom ömsesidigt erkännande av licenser och genom utveckling av rekryteringsprogram.**
- (9) **Kommissionen bör övervaka utvecklingen av rekryteringsprogram i medlemsstaterna för att fastställa huruvida det krävs gemenskapsmedel för att utveckla dessa program.**
- (10) Samtidigt som kontinuiteten för tillhandahållande av tjänster garanteras bör det inrättas ett gemensamt tillståndssystem för flygtrafiktjänster som ett sätt att fastställa de rättigheter och skyldigheter som åvilar leverantörer av flygtrafiktjänster.
- (11) Tillståndssystemet bör erbjuda möjlighet att kontrollera tillträde till verksamheten. Det bör beakta behovet av att underlätta införandet av nya tjänster och regler för tillhandahållande av tjänster. Tillstånd bör därför utgöra den lämpligaste formen av kontroll av att tillämpliga krav är uppfyllda. Det är även viktigt att fastställa icke-diskriminerande krav avseende lokalisering och kontroll av en tjänsteleverantör som ansöker om tillstånd, särskilt när det gäller flygtrafikledningstjänster.
- (12) Det är nödvändigt att förena ett tillstånd med villkor för att uppnå målen för allmänhetens intressen till nytta för luftrumets användare och flygpassagerarna. Dessa villkor bör vara objektivt berättigade, icke-diskriminerande, proportionella och öppna för insyn **samt förenliga med tillämpliga internationella standarder.**
- (13) Harmonisering av villkor för tillstånd och förfaranden för beviljande av tillstånd bör avsevärt underlätta tillhandahållandet av flygtrafiktjänster inom gemenskapen.

- (14) Befintliga leverantörer av flygtrafiktjänster bör ges möjlighet att inom en rimlig tidsfrist anpassa sig till kraven i det nya tillståndssystemet.
- (15) Tillstånd bör erkännas ömsesidigt av samtliga medlemsstater för att göra det möjligt för leverantörer av flygtrafiktjänster att tillhandahålla tjänster i en annan medlemsstat än den där de har fått tillstånd, inom de gränser som krävs av säkerheten.
- (16) Tillståndssystemet bör, för att underlätta en säker luftfart över medlemsstaternas gränser till nytta för lufrummets användare och deras passagerare, tillhandahålla en ram som gör det möjligt för medlemsstaterna att utnämna de tjänsteleverantörer som skall tillhandahålla flygtrafikledningstjänster, oavsett var de har fått sina tillstånd.
- (17) Tillhandahållande av ~~tilläggstjänster~~ **kommunikationstjänster, flygnavigerings- och övervakningstjänster**, väderlekstjänst och informationstjänst för luftfarten bör organiseras på marknadsvillkor med beaktande av de särdrag som betecknar sådana tjänster, **samtidigt som den höga säkerhetsnivån måste bibehållas**.
- (18) Samarbete mellan tjänsteleverantörer, lufrummets användare och andra operatörer bör främjas på avtalsbasis.
- (19) Leverantörer av flygtrafiktjänster bör införa och upprätthålla ett nära samarbete med de militära myndigheter som ansvarar för verksamhet som kan inverka på luftfarten genom lämpliga uppgörelser.
- (20) Räkenskaperna för alla leverantörer av flygtrafiktjänster skall vara öppna för insyn i största möjliga utsträckning. I detta syfte bör räkenskaperna för varje tjänst och kontrollcenter särredovisas.
- (21) Införandet av harmoniserade principer och villkor för tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter bör underlätta tillhandahållandet av flygtrafiktjänster samt lufrumsanvändarnas och flygplatsernas verksamheter i en ny miljö.
- (22) Villkoren i fråga om avgifter som gäller för lufrummets användare bör vara rättvisa och öppna för insyn.
- (23) Användaravgifterna bör utgöra ersättning för de strukturer och tjänster som leverantörerna av flygtrafiktjänster tillhandahåller. Sådana tjänster och strukturer kan på grund av deras natur endast tillhandahållas av leverantörerna av flygtrafiktjänster själva. Mot bakgrund av denna monopolsituation bör nivån på användaravgifterna vara proportionella i förhållande till kostnaderna för tillhandahållandet av sådana tjänster och strukturer med beaktande av målet när det gäller ekonomisk effektivitet, **samtidigt som en hög säkerhetsnivå bibehålls**.
- (24) Det bör inte få förekomma någon diskriminering mellan lufrummets användare när det gäller tillhandahållande av likvärdiga flygtrafiktjänster.
- (25) Leverantörerna av flygtrafiktjänster erbjuder ett visst antal strukturer och tjänster som står i ett direkt förhållande till driften av ett luftfartyg och kostnaderna för detta bör kunna återkrävas i enlighet med principen om att användaren betalar, vilket innebär att lufrummets användare bör betala för de kostnader, eller så mycket som möjligt av de kostnader, som deras användning orsakar.

- (26) Det är viktigt att säkerställa att de kostnader som förädlas av dessa tjänster eller strukturer är öppna för insyn. Ändringar av systemet eller avgiftsnivån bör därför förklaras för lufttrumms användare. Sådana ändringar eller investeringar som föreslås av leverantörerna av flygtrafiktjänster bör förklaras som en del av ett utbyte av information mellan deras förvaltningsorgan och lufttrumms användare.
- (27) Det bör finnas utrymme för att anpassa avgifterna som bidrar till att maximera kapaciteten inom hela systemet. Ekonomiska stimulansåtgärder är ett bra sätt att påskynda införandet av markbaserad eller luftburen utrustning som ökar kapaciteten för att belöna goda resultat eller uppväga olägenheter i samband med val av mindre önskvärda rutter.
- (28) Vad gäller intäkter som genereras i syfte att uppnå en rimlig avkastning på tillgångarna, och som står i direkt relation till de besparingar som görs genom ökad effektivisering, bör det även vara möjligt att upprätta en reserv för att undvika plötsliga avgiftsökningar för lufttrumms användare vid perioder med minskad lufttrafik.**
- (29) Kommissionen bör undersöka möjligheten att organisera ett tillfälligt ekonomiskt stöd för att öka kapaciteten hos systemen för flygkontrolltjänst i Europa i dess helhet.
- (30) Införandet och tillämpningen av avgifter för lufttrumms användare bör granskas kontinuerligt av kommissionen, i samarbete med Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (The European Organisation for the Safety of Air Navigation, Eurocontrol), och i samarbete med nationella tillsynsmyndigheter och lufttrumms användare.
- (31) Prestandan hos systemet för flygtrafiktjänster i dess helhet på europeisk nivå behöver undersökas kontinuerligt, **med vederbörligt iakttagande av kravet att bibehålla en hög säkerhetsnivå,** för att det skall vara möjligt att kontrollera de vidtagna åtgärdernas effektivitet och föreslå ytterligare åtgärder.
- (32) Med tanke på att information om tjänsteleverantörer är särskilt känslig bör de nationella tillsynsmyndigheterna inte röja information som omfattas av tystnadsplikt, vilket dock inte bör hindra att det införs ett system för att övervaka och offentliggöra tjänsteleverantörernas resultat.
- (33) Sammanslutningarna för lufttrumms användare, för leverantörer av flygtrafiktjänster och för tillverkningsindustrin bör informeras och rådfrågas på lämpligt sätt om alla åtgärder som rör de tekniska aspekterna av genomförandet av det gemensamma europeiska lufttrummet.**
- (34) Eftersom målen för den föreslagna förordningen, nämligen att främja ett säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna med tanke på åtgärdens; transnationella omfattning och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, samtidigt som det säkerställs att det i genomförandeförfarandet tas hänsyn till särskilda lokala förhållanden, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går förordningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (35)** Eftersom flertalet åtgärder som behövs för genomförandet av denna förordning utgör åtgärder med allmän räckvidd i enligt artikel 2 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹⁶, bör de antas enligt det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i nämnda beslut. I enlighet med artikel 2 c i det beslutet bör emellertid vissa åtgärder antas enligt det rådgivande förfarandet i artikel 3 i samma beslut.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Kapitel I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Tillämpningsområde

Denna förordning skall tillämpas på tillhandahållande av flygtrafiktjänster för civil luftfart, bland annat flygtrafikledningstjänst, väderlekstjänst, flygräddningstjänst samt tilläggstjänster för tillhandahållande av kommunikation, navigering och infrastruktur för övervakning samt informationstjänst för luftfarten som anges i bilaga I i enlighet med, och inom ramen för, förordning (EG) nr xxx/xx [om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum].

Artikel 2

Definitioner

De definitioner som anges i artikel 2 i förordning (EG) nr xxx/xx [om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum] skall gälla.

I denna förordning används dessutom följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *nationell tillsynsmyndighet*: det eller de organ som har fått i uppdrag att utöva tillsyn över leverantörer av flygtrafiktjänster.
- b) *erkänd organisation*: ett privat eller offentligt organ som erkänts i enlighet med artikel 4 och som utför granskningsarbete åt en nationell tillsynsmyndighet.
- c) *tillstånd*: ett tillstånd som beviljas av en medlemsstat och som garanterar att en viss leverantör av flygtrafiktjänster är lämplig att tillhandahålla en viss tjänst.
- d) *paket av tjänster*: två eller fler flygtrafiktjänster som förtecknas i bilaga I.
- e) *flygtrafikledningstjänster*: samtliga flyginformationstjänster, alarmeringstjänster, rådgivande flygtrafikledningstjänster och flygkontrolltjänster, bland annat områdeskontrolltjänst (Area control services), inflygningskontrolltjänst (Approach

¹⁶ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

control services) och flygplatskontrolltjänst (Aerodrome control services) som anges i bilaga I.

- f) *utnämning*: en utnämning som görs av en eller flera medlemsstater , i enlighet med denna förordning, och som ger en viss tjänsteleverantör ensamrätt att ansvara för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster.
- g) *tilläggstjänster*: kommunikations-, navigerings- och övervakningstjänster som bestäms ytterligare i bilaga I.
- h) *lufrumsblock*: ett lufrum med fastställda dimensioner över land eller vatten inom vilket flygtrafiktjänster tillhandahålls.
- i) *funktionellt lufrumsblock*: ett lufrumsblock med optimalt fastställda dimensioner .
- j) *verksamhetsrelaterade uppgifter*: information och uppgifter som används av leverantörer av flygtrafiktjänster och lufrumets användare medan den operativa verksamheten utförs.
- k) *avgifter*: priset för drifts- och investeringskostnader för flygtrafiktjänster och tillhörande anläggningar.

Artikel 3

Nationella tillsynsmyndigheter

1. Varje medlemsstat skall inrätta en nationell tillsynsmyndighet som kan ta på sig det ansvar och de förpliktelser som följer av kraven i denna förordning. De nationella tillsynsmyndigheterna skall vara oberoende av leverantörerna av flygtrafiktjänster. Detta oberoende skall uppnås genom att det, åtminstone på funktionell nivå, på lämpligt sätt görs åtskillnad mellan nationella tillsynsmyndigheter och sådana tjänsteleverantörer.
2. De nationella tillsynsmyndigheterna skall säkerställa en lämplig tillsyn och efterlevnad av denna förordning, särskilt när det gäller en säker och effektiv drift av den verksamhet som leverantörerna av flygtrafiktjänster utövar. I detta syfte skall de nationella tillsynsmyndigheterna utföra inspektioner och undersökningar för att kontrollera överensstämmelsen med kraven i denna förordning.
3. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om de nationella tillsynsmyndigheternas namn och adress samt om de åtgärder som vidtagits för att säkerställa att bestämmelserna i punkt 1 följs. En medlemsstat kan ingå en överenskommelse om den tillsynsfunktion som föreskrivs i denna artikel med avseende på regionala tjänsteleverantörer.
4. Medlemsstaterna skall meddela ändringar av den information som skall lämnas enligt punkt 3 inom en månad från det att uppgifterna ändrats.

Artikel 4

Erkända organisationer

1. Nationella tillsynsmyndigheter får med avseende på leverantörer av flygtrafiktjänster vars verksamhet faller under deras ansvar, överlämna åt erkända organisationer **med fackerfarenhet** att helt eller delvis utföra inspektioner och undersökningar.
2. Medlemsstaterna får endast erkänna organisationer som uppfyller de krav som fastställs i punkt 4 och som har lämnat in en begäran om erkännande till den nationella tillsynsmyndigheten.
3. Ett erkännande som beviljats av en nationell tillsynsmyndighet skall gälla inom gemenskapen. Nationella tillsynsmyndigheter får överlämna åt vilken som helst av de erkända organisationer som är belägna inom gemenskapen att företa inspektioner och undersökningar enligt artikel 3.2.
4. Erkända organisationer skall följa minimikraven i bilaga II och varje annan bestämmelse som fastställs i enlighet med det förfarande som avses i artikel 19.2, bland annat förfarandet för beviljande av erkännande, övervakningen av dessa samt arbetsförhållandet och ansvarsfördelningen mellan erkända organisationer och nationella tillsynsmyndigheter.

Artikel 5

Säkerhetskrav

1. Eurocontrols säkerhetskrav (ESARRs, Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) och senare ändringar av dessa krav skall utformas och antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 19.2. Offentliggörandet skall ha formen av hänvisningar till sådana säkerhetskrav i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.
2. Punkt 1 skall inte påverka tillämpningen av artikel 1.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr xxx/xx om fastställande av gemensamma bestämmelser på området civil luftfart och inrättande av Europeiska myndigheten för luftfartssäkerhet¹⁷ (European Aviation Safety Agency, EASA).

Artikel 6

Licenciering och utbildning av flygledare

~~Flygledares rörlighet och förbättrade utbildningsvillkor skall utformas~~ **På grundval av ett förslag från kommissionen av skall Europaparlamentet och rådet, på grundval av ett förslag från kommissionen där så är lämpligt, vidta åtgärder för att avhjälpa bristen på flygledare och personal inom sektorn för flygledningstjänst.**

¹⁷ EGT L

Kapitel II

BESTÄMMELSER FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV TJÄNSTER

Artikel 7

Tillståndssystem

1. Tillhandahållande av flygtrafiktjänster skall vara underkastat ett tillståndssystem varigenom en tjänsteleverantörs lämplighet att tillhandahålla sådana tjänster intygas **och varigenom olika tjänsteleverantörer får möjlighet att samarbeta.**
2. Medlemsstaterna skall utfärda och kontrollera tillstånd för flygtrafiktjänster. Tillstånd får beviljas för varje enskild flygtrafiktjänst, som förtecknas i bilaga I, eller för ett paket av sådana tjänster.
3. Medlemsstaterna skall godta tillstånd som beviljats inom gemenskapen i enlighet med kraven i denna artikel. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster skall, utan att detta påverkar tillämpningen av internationella överenskommelser och konventioner till vilka gemenskapen är avtalsslutande part, ägas eller fortsätta att vara ägda direkt, eller genom majoritetsäggande, av medlemsstater eller medborgare i medlemsstater. De skall oavbrutet kontrolleras på ett effektivt sätt av medlemsstaterna eller av sådana medborgare.
4. Leverantörer av flygtrafiktjänster som uppfyller tillståndssystemets krav skall ha rätt till ett tillstånd att tillhandahålla sådana tjänster. För detta ändamål skall en leverantör av flygtrafiktjänster ansöka hos den nationella tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där den bedriver sin huvudsakliga verksamhet och, i förekommande fall, där den har sitt säte.
5. I tillståndet skall anges de villkor i form av rättigheter och skyldigheter för leverantörer av flygtrafiktjänster, **särskilt avseende säkerhetsaspekter,** som är objektivt berättigade för att uppfylla målet med denna förordning. Villkoren för tillstånd och förfarandet för deras beviljande skall
 - a) vara förenliga med de allmänna riktlinjer som fastställs i bilaga III,
 - b) vara icke-diskriminerande, proportionerliga och öppna för insyn,
 - c) undvika intressekonflikter vid förvaltningen och driften av flygtrafiktjänster samt säkerställa ett rättvist tillträde för lufrummets samtliga användare, och
 - d) återspegla den betydelse som flygtrafiktjänster har för allmänheten.
6. Tillståndssystemet, inbegripet harmoniserade villkor för olika flygtrafiktjänster samt villkor och förfaranden för beviljande av tillstånd, skall fastställas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 19.2.
7. De som är leverantörer av flygtrafiktjänster när denna förordning träder i kraft skall ha rätt att fortsätta sin verksamhet under förutsättning att de följer bestämmelserna i punkterna 1-5 inom en period av sex månader från det att genomförandebestämmelserna för tillstånd i enlighet med punkt 5 antas.

8. Ingen leverantör av flygtrafiktjänster som är etablerad inom gemenskapen skall tillåtas att vara verksam inom densamma om den inte har beviljats ett lämpligt tillstånd.

Artikel 8

Utnämning av tjänsteleverantörer

1. Tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster skall omfattas av ett utnämningsförfarande som ger tjänsteleverantören ensamrätt att bedriva sin verksamhet och fastställa skyldigheter och krav för verksamheten inom särskilda luftrumsblock. Medlemsstaterna skall utnämna tjänsteleverantörer att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster i luftrummet över deras territorium. I detta syfte kan medlemsstaterna utnämna vilken som helst av de leverantörer som har fått ett giltigt tillstånd inom gemenskapen.
2. Flygtrafikledningstjänster som när denna förordning träder i kraft erbjuds av en leverantör av flygtrafiktjänster inom särskilda luftrumsblock skall berättiga denna tjänsteleverantör att utnämnas till att tillhandahålla samma tjänster inom samma luftrumsblock under högst tre år utan att detta påverkar tillämpningen av artikel 5 i förordning (EG) nr xxx/xx [om planering och användning av det gemensamma europeiska luftrummet]. **Leverantörer av flygtrafiktjänster skall ha ansvar för att kontinuerligt förbättra driften och säkerheten.**
3. Med avseende på tilläggstjänster, väderlekstjänst och informationstjänst för luftfarten får tjänsteleverantören, när han beviljats tillstånd, rätt att tillhandahålla sådana tjänster inom gemenskapen, under förutsättning att de nationella tillsynsmyndigheterna i medlemsstaterna och kommissionen underrättas om inom vilka luftrumsblock dessa tjänster kommer att tillhandahållas.
4. Leverantörer av flygtrafiktjänster skall tillhandahålla sina tjänster på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Tjänsterna skall utföras i enlighet med villkoren i de berörda tillstånden och, när så är lämpligt, de berörda utnämningarna.
5. När det gäller funktionella luftrumsblock som fastställs i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr xxx/xx [om planering och användning av det gemensamma europeiska luftrummet] och när sammansättningen av ett sådant funktionellt luftrumsblock skiljer sig från den sammansättning som gäller för luftrumsblock som tilldelats enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel, skall medlemsstaterna utnämna tjänsteleverantörer till att utföra flygtrafikledningstjänster inom funktionella luftrumsblock. Om ett funktionellt luftrumsblock sträcker sig över mer än en medlemsstats territorium skall de berörda medlemsstaterna tillsammans utnämna tjänsteleverantörerna inom en månad från det att det funktionella luftblocket fastställts.

Kommissionen skall omedelbart underrättas om dessa tjänsteleverantörer.

Artikel 9

Förhållandet mellan tjänsteleverantörer

Leverantörer av flygtrafiktjänster kan använda sig av andra leverantörers tjänster, särskilt när det gäller tilläggstjänster, väderlekstjänst och informationstjänst för luftfarten. I sådana fall skall leverantörerna av flygtrafiktjänster formalisera sina arbetsrelationer med hjälp av skriftliga avtal eller jämförbara juridiska överenskommelser i vilka leverantörernas särskilda uppgifter och funktioner fastställs. Dessa överenskommelser skall vara förenliga med denna förordning.

Artikel 10

Förhållandet till militära myndigheter

1. ~~Leverantörer av flygtrafiktjänster~~ **Medlemsstaterna** skall vidta nödvändiga åtgärder för att ~~ingå~~ **se till att leverantörer av flygtrafiktjänster ingår** skriftliga avtal eller jämförbara juridiska överenskommelser med de militära myndigheterna för de luftrumsblock som de tilldelats. I dessa överenskommelser skall de skyldigheter som faller på var och en av parterna preciseras, bland annat tillämpningsområde samt förfaranden för utbyte av uppgifter och överföring av kontroll till följd av att de bestämmelser som avses i artikel 12 i förordning (EG) nr xxx/xx [om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum] antas. Dessa överenskommelser skall vara förenliga med denna förordning.
2. Så länge som det i medlemsstaterna finns särskilda enheter som tillhandahåller flygtrafikledningstjänster för civil och militär luftfart skall dessa **hålla informera** kommissionen **underrättad** om det sätt varpå samarbetet mellan sådana enheter organiseras **och om de åtgärder som vidtas för att främja detta samarbete eller, när detta är möjligt, för att integrera dessa enheter.**

Artikel 11

Särredovisning av räkenskaper

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster skall, oavsett form för ägande och rättslig form, utforma, granska och offentliggöra sin årsredovisning i enlighet med internationella redovisningsstandarder som antagits av gemenskapen.
2. Vid tillhandahållande av ett paket av tjänster skall leverantörer av flygtrafiktjänster i sin interna redovisning särredovisa räkenskaper för varje tjänst som förtecknas i bilaga I och vid behov ha konsoliderade räkenskaper för tjänster som inte är flygtrafiktjänster på samma sätt som de skulle vara tvungna att göra om de berörda tjänsterna utfördes av särskilda företag. När leverantörer av flygtrafiktjänster driver verksamhet inom funktionella luftrumsblock skall de, i sin interna redovisning, särredovisa räkenskaperna för den kontrollcentral som ansvarar för ett visst block.
3. Tjänsteleverantörer skall informera kommissionen om de regler för tilldelning av tillgångar, ansvar, utgifter och inkomster som de följer när de utför den särredovisning av räkenskaper som avses i punkt 2.

4. Medlemsstaterna eller varje behörig myndighet som de utser samt kommissionen skall ha rätt att ta del av leverantörernas räkenskaper.

Artikel 12

Tillgång till och skydd av uppgifter

1. Verksamhetsrelaterade uppgifter skall utbytas i realtid mellan tjänsteleverantörer samt mellan tjänsteleverantörer och lufrummets användare för att underlätta de operativa behoven för båda. **Detta får endast ske i operativt syfte.**
2. Alla leverantörer av flygtrafiktjänster, användare av lufrummet och övriga operatörer som har tillstånd skall beviljas tillgång till verksamhetsrelaterade uppgifter på ett icke-diskriminerande sätt.
3. Tjänsteleverantören skall fastställa standardvillkor för andra leverantörers och lufrumsanvändares tillgång till dennes verksamhetsrelaterade uppgifter. De nationella tillsynsmyndigheterna skall godkänna dessa standardvillkor **och skall vidta nödvändiga åtgärder för att se till att dessa uppgifter endast används i operativt syfte.** Närmare bestämmelser för sådana villkor skall vid behov fastställas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 19.2.

Kapitel III

AVGIFTSSYSTEM

Artikel 13

Allmänt

Det skall införas ett avgiftssystem för flygtrafiktjänster i enlighet med kraven i artiklarna 14 och 15 som bidrar till att större insyn uppnås med avseende på bestämmande, påläggande och uttagande av avgifter från lufrummets användare. Detta avgiftssystem skall överensstämma med artikel 15 i 1944 års Chicagokonvention om internationell civil luftfart **och, i tillämpliga fall, med Eurocontrols multilaterala avtal om ruttavgifter.**

Artikel 14

Allmänna principer

1. Avgiftssystemet skall grundas på ett beaktande av de kostnader för flygtrafiktjänster som leverantörerna haft på grund av lufrummets användare.

Det skall fördela kostnaderna för flygtrafiktjänster mellan olika användarkategorier och det skall utveckla en avgiftspolitik.

2. Följande principer skall tillämpas vid fastställandet av kostnadsbaserade utgifter:
 - a) Den kostnad som skall fördelas mellan lufrummets användare skall vara den sammanlagda kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inbegripet lämpliga belopp för ränta på investeringar i anläggningstillgångar och

avskrivning av tillgångar liksom kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration.

- b) De kostnader som skall beaktas är de beräknade kostnaderna för anläggningar och tjänster som det finns bestämmelser om och som genomförts enligt den tjugofjärde versionen av ICAO:s regionala flygtrafikplan (1998), europeiska regionen, dokumentnummer 7754.
- c) Kostnaden för olika flygtrafiktjänster skall fastställas separat i enlighet med artikel 11.
- d) Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster skall vara tydligt identifierbar.
- e) Externa kostnader för drift av anläggningar och tillhandahållande av tjänster åt luftrumets användare, såsom miljökostnader, skall på ett lämpligt sätt utgöra en del av användaravgifterna.
- f) Flygtrafiktjänster får generera så stora intäkter att de överstiger alla direkta och indirekta driftskostnader och ger en rimlig vinst som kan bidra till nödvändiga kapitalförbättringar.

3. I fråga om avgifterna skall särskilt följande principer tillämpas:

- a) Avgifter för tillgången till flygtrafiktjänster skall fastställas på ett icke-diskriminerande sätt. Ingen åtskillnad skall göras mellan avgifter för olika användare av luftrummet för användning av samma tjänst med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori.
- b) Avgifterna skall återspegla kostnaderna för de flygtrafiktjänster och anläggningar som luftrumets användare tar i anspråk.
- c) Insyn i beräkningen av avgifter skall garanteras. Normer skall fastställas med avseende på tjänsteleverantörens tillhandahållande av information för att göra det möjligt att granska dennes prognoser, faktiska kostnader och inkomster. Information skall regelbundet utbytas mellan nationella tillsynsmyndigheter, tjänsteleverantörer, luftrumets användare, kommissionen och Eurocontrol.
- d) Avgifterna skall ~~främja~~ **ge utrymme för** ett säkert, lönsamt och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster till lägsta möjliga kostnad, **med vederbörlig hänsyn till kravet att bibehålla en hög säkerhetsnivå,** och främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster. De får användas till stimulansåtgärder bestående av ekonomiska för- och nackdelar för leverantörer av flygtrafiktjänster och/eller luftrumets användare. De får även användas som bidrag till projekt avsedda att gynna bestämda kategorier av luftrumets användare eller leverantörer av flygtrafiktjänster genom att förbättra den gemensamma luftfartsinfrastrukturen, tillhandahållandet av lufttrafiktjänster och användningen av luftrummet.

4. Genomförandebestämmelser på de områden som omfattas av punkterna 1, 2 och 3 skall fastställas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 19.2.

Artikel 15

Kontroll av avgifter

1. Kommissionen skall fortlöpande, framför allt i samarbete med de nationella tillsynsmyndigheterna se till att de principer och regler som avses i artiklarna 13 och 14 följs. Kommissionen får även inrätta en nödvändig ordning för att ta Eurocontrols sakkunskap i anspråk.
2. På begäran av en eller flera medlemsstater som anser att principerna och reglerna inte har tillämpats korrekt eller på kommissionens eget initiativ skall kommissionen undersöka alla frågor om påstådd bristande efterlevnad av eller tillämpning av principerna från tjänsteleverantörernas sida. Kommissionen skall, inom två månader från det att den fått en begäran och efter samråd med kommittén för ett gemensamt europeiskt luftrum i enlighet med det förfarande som avses i artikel 19.3, fatta ett beslut om tillämpningen av artiklarna 13 och 14 och avgöra huruvida tjänsteleverantören får fortsätta att tillämpa den berörda principen eller regeln.
3. Kommissionen skall underrätta medlemsstaten och den berörda tjänsteleverantören om sitt beslut. En medlemsstat kan överlämna kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet, som skall fatta beslut med kvalificerad majoritet, får fatta ett annat beslut inom en månad.

Kapitel IV

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 16

Ordning för utförande

Närmare bestämmelser om överlämnande av information som krävs enligt artikel 10 i förordning (EG) nr xxx/xx [om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum] skall fastställas enligt det förfarande som avses i artikel 19.2 i denna förordning, i syfte att göra det möjligt att jämföra och förbättra tillhandahållandet av flygtrafiktjänster inom det gemensamma luftrummet. Överlämnandet av denna information skall

- a) främja prestanda, hos hela systemet, för nätet av trafiktjänsteleverantörer inom gemenskapen,
- b) ge en uppfattning om förmågan hos leverantörerna av flygtrafiktjänster att tillhandahålla de tjänster som krävs,
- c) förbättra samrådsförfarandet mellan luftrumets användare och leverantörerna av flygtrafiktjänster,
- d) möjliggöra fastställande och främjande av bästa metod, **framför allt med hjälp av en rad säkerhetsindikatorer.**

Artikel 17

Anpassning till den tekniska utvecklingen

1. I syfte att företa anpassningar till den tekniska utvecklingen kan ändringar göras i enlighet med det förfarande som avses i artikel 19.2 av
 - (a) bilagorna till denna förordning, i den utsträckning dessa ändringar inte utvidgar denna förordnings tillämpningsområde,
 - (b) hänvisningarna till ICAO:s regionala flygtrafikplan som avses i artikel 14.2.
2. Kommissionen skall offentliggöra de genomförandebestämmelser som antagits på grundval av denna förordning i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 18

Konfidentialitet

De nationella tillsynsmyndigheterna får inte röja information som omfattas av tystnadsplikten, särskilt om informationen avser tjänsteleverantörer, deras affärsmässiga förhållanden och deras kostnadskomponenter.

Första stycket skall inte påverka de nationella tillsynsmyndigheternas rätt att beordra att information yppas när detta behövs för att de skall kunna uppfylla sina uppgifter; i vilka fall ett sådant röjande skall vara proportionerligt och ta tjänsteleverantörernas berättigade intressen i beaktande när det gäller skyddet av deras affärshemligheter.

Första stycket skall inte heller hindra offentliggörande av information om villkoren för och utförandet av tillhandahållande av tjänster som inte innehåller konfidentiella uppgifter, såsom anges i artikel 16.

Artikel 19

Kommittéförfaranden

1. Kommissionen skall biträdas av Kommittén för ett gemensamt luftrum som inrättats genom artikel 7 i förordning (EG) nr xxx/xx [*ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum*].
2. När hänvisning sker till denna punkt skall det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i beslut 1999/468/EG tillämpas, varvid bestämmelserna i med artiklarna 7 och 8 i det beslutet skall iakttas.

Den period som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall fastställas till en månad.
3. När hänvisning sker till denna punkt skall det rådgivande förfarandet i artikel 3 i beslut 1999/468/EG tillämpas, varvid bestämmelserna i artiklarna 7 och 8 i det beslutet skall iakttas.

Artikel 20

Ikraftträdande

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

FLYGTRAFIKTJÄNSTER

Flygtrafikledningstjänster

- 1) **Områdeskontrolltjänst:** flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar inom kontrollområden; Flygkontrolltjänsten är en tjänst som tillhandahålls i syfte att förhindra kollisioner mellan luftfartyg, och mellan luftfartyg och hinder inom manövreringsområdet, samt påskynda och bibehålla ett reglerat flygtrafikflöde.
- 2) **Inflygningskontrolltjänst:** Flygkontrolltjänst för kontrollerade ankommande eller avgående flygningar.
- 3) **Flygplatskontrolltjänst:** flygkontrolltjänster för flygplatstrafik.

Övriga tjänster

- 4) **Flygräddningstjänst:** assistans till luftfartyg i nöd och till överlevande vid flygolyckor.
- 5) **Väderlekstjänst:** tillhandahållande av väderlekstjänst till flygbolag, flygbesättningar, enheter för flygtrafikledningstjänst, enheter för flygräddningstjänst, flygplatser och andra parter som berörs av flygtrafikens utförande och utveckling i den mån detta är nödvändigt för att var och en skall kunna utföra sin funktion.
- 6) **Informationstjänst för luftfarten:** en tjänst som tillhandahålls i syfte att säkerställa det informationsflöde som är nödvändigt för en säker, regelbunden och effektiv internationell flygtrafik.

Tilläggstjänster

- 7) **Kommunikationstjänst:** en kommunikationstjänst som tillhandahålls för alla flygrelaterade syften.
- 8) **Trafiktjänst:** en trafiktjänst som tillhandahålls för alla flygrelaterade syften.
- 9) **Övervakningstjänst:** en övervakningstjänst som tillhandahålls i flygrelaterade syften.

BILAGA II

MINIMIKRAV FÖR ERKÄNDA ORGANISATIONER

Den erkända organisationen skall uppfylla följande:

- Den måste ha dokumenterad omfattande erfarenhet av att bedöma offentliga och privata enheter inom lufttransportsektorn, särskilt leverantörer av flygtrafiktjänster, och inom andra liknande sektorer på ett eller flera områden som omfattas av denna förordning.
- Den måste ha omfattande regler rörande regelbundna kontroller av nämnda enheter, som offentliggörs och kontinuerligt uppgraderas och förbättras genom forsknings- och utvecklingsprogram.
- Den får inte vara **ekonomiskt knuten till eller** kontrollerad av leverantörer av flygtrafiktjänster eller **vara ekonomiskt knuten till eller kontrollerad** av andra som har ett kommersiellt intresse i tillhandahållande av flygtrafiktjänster eller flygtransporttjänster.
- Den måste ha en betydande **och kvalificerad** teknisk personal samt chefs-, stöd- och forskningspersonal som står i rimlig proportion till de uppgifter som skall utföras.
- Den måste skötas och administreras på ett sådant sätt att konfidentialiteten hos den information som krävs av administrationen säkerställs.
- Den måste vara beredd att tillhandahålla relevant information till den nationella tillsynsmyndigheten och kommissionen.
- Den måste ha definierat och dokumenterat sin politik och sina mål och åtaganden med avseende på kvalitet och ha sett till att denna politik är tydlig samt genomförs och upprätthålls på alla nivåer inom organisationen.
- Den måste ha utvecklat, genomfört och upprätthållit ett effektivt internt kvalitetssystem som grundas på lämpliga delar av internationellt erkända kvalitetsstandarder och är förenliga med EN 45004 (inspektionsorgan) och med EN 29001, i enlighet med IACS Quality System Certification Scheme.
- Den måste vara underkastad certifiering av sitt kvalitetssystem utförd av ett oberoende granskningsorgan som är erkänt av administrationen i den medlemsstat där den är belägen.

BILAGA III

VILLKOR SOM KAN STÄLLAS I SAMBAND MED TILLSTÅNDSGIVNING

1. Allmän information avseende

- mottagaren av tillståndet,
- en allmän beskrivning av syftet med tillståndet,
- bekräftelse av det utfärdande organets befogenhet att bevilja tillstånd,
- uttömmande hänvisning till den lagstiftning i enlighet med vilken tillstånd utfärdas och fungerar,
- en tydlig precisering av den period under vilken tillståndet skall gälla,
- den uppsägningstid som måste iakttas av den tjänsteleverantör som innehar tillståndet för att denne skall kunna avsäga sig tillståndet eller av den nationella tillsynsmyndigheten för att återkalla det, och
- en definition av de villkor som stipuleras i tillståndet.

2. Villkor avseende

- organisationsstruktur och tjänsteleverantörens ägande, inbegripet förhindrande av intressekonflikter,
- tjänsteleverantörens ekonomiska styrka och en försäkran när det gäller risker i samband med leverantörens ansvar,
- lämpligheten av tillståndets innehavare, särskilt när det gäller tidigare erfarenhet, trovärdighet, säkerhet, kvaliteten av deras system och förfaranden för säkerhetskontroll och kvalitetsstyrning samt personalpolitik **och adekvat planering av personalstyrkan för alla kategorier av personal inom sektorn för flygledningstjänst.**
- tillhandahållande av den information som rimligen kan krävas för att kontrollera förenligheten med tillämpliga villkor, bland annat tjänsteleverantörernas regelbundna offentliggörande av affärsplaner, ekonomiska och verksamhetsrelaterade uppgifter samt rapportering av händelser i säkerhetshänseende,
- förvaltningen av tillgångar som är nödvändiga för tillhandahållande av den godkända tjänsten, inbegripet anläggningstillgångar och personal,
- luftrumsanvändarnas tillgång till tjänsterna på en icke-diskriminerande grundval och nivå på sådana tjänster, bland annat säkerhets- och kompatibilitetsnivåer,
- avgränsning av annan verksamhet än den som avser tillhandahållande av flygtrafiktjänster,

- andra villkor av rättslig natur som inte är specifika för flygtrafiktjänster, och
- bestämmelser som antas av medlemsstaterna i enlighet med de krav avseende allmänintresset som erkänts i fördraget och som avser framför allt allmän moral och allmän säkerhet, däribland utredningar av brottslig verksamhet, samt allmän ordning.

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om planering och användning av det gemensamma europeiska luftrummet

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag¹⁸,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²⁰,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget²¹, och

av följande skäl:

- (1) Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum kräver ett harmoniserat tillvägagångssätt för att reglera luftrumets planering och användning.
- (2) I rapporten från Högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum (nedan kallad Högnivågruppen) bekräftas behovet av bestämmelser på gemenskapsnivå för att utforma, reglera och strategiskt förvalta luftrummet på europeisk basis och förbättra flödesplaneringen.
- (3) Kommissionens meddelande om skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum²² kräver en strukturell reform för att möjliggöra skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum genom en integrerad förvaltning av luftrummet och utveckling av nya begrepp och förfaranden för flygledningstjänst.
- (4) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr xxx/xx fastställs ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum²³.

¹⁸ EGT C

¹⁹ EGT C

²⁰ EGT C

²¹ EGT C

²² KOM(2001) 123 slutlig.

²³ EGT L

- (5) Luftrummet är en gemensam resurs som bör användas flexibelt för att säkerställa rättvisa och insyn för samtliga användare samtidigt som medlemsstaternas säkerhet och försvar och deras åtaganden inom ramen för internationella organisationer beaktas.
- (6) En effektiv förvaltning av luftrummet är grundläggande för att öka kapaciteten hos systemet för flygtrafikledningstjänster, ge optimal respons på olika användarkrav och uppnå den mest flexibla användningen av luftrummet.
- (7) Den verksamhet som bedrivs av Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (The European Organisation for the Safety of Air Navigation, Eurocontrol) bekräftar att det inte är realistiskt att ruttnätet och luftrumets struktur utvecklas isolerat eftersom varje medlemsstat är en integrerad del av det europeiska nätet för flygledningstjänst. **Det är därför viktigt att denna förordning tar vederbörlig hänsyn även till det europeiska flygledningsnätet utanför gemenskapen.**
- (8) Ett gemensamt luftrum bör skapas för trafik på sträcka (en-route) i det övre luftrummet; gränssnittet mellan detta luftrum och det nedre luftrummet, dvs. regionala och lokala luftrum bör fastställas i enlighet därmed.
- (9) Vid avgränsningen av det luftrum inom vilket flygtrafiktjänster skall tillhandahållas bör hänsyn tas till behovet av effektiva tjänster snarare än nationella gränser. **Eurocontrols rekommendationer bör, närhelst detta är möjligt och lämpligt, beaktas i planen för inrättande av funktionella luftrumsblock.**
- (10) ~~Luftrumets användare möter olika villkor för tillgång till och rörelsefrihet inom det gemensamma luftrummet. Detta beror på d~~ Den bristande harmoniseringen av luftrumsindelningen **inverkar på den optimala operativa samordningen.**
- (11) Svårigheterna med att fastställa ruttnätet orsakar en koncentration av trafikflödet i luften vid fasta övergångspunkter i flygrutterna medan **införande av direkt optimerad ruttläggning, under förutsättning att en hög säkerhetsnivå bibehålls,** är att föredra eftersom detta är ett mer ekonomiskt och miljövänligt sätt att använda gemenskapens luftrum på.
- (12) Det är viktigt att uppnå en gemensam och harmoniserad struktur för luftrummet, att bygga den nuvarande och framtida fördelningen av luftrummet på gemensamma principer, och att utforma och förvalta luftrummet i enlighet med harmoniserade regler.
- (13) Det är önskvärt att utvidga denna harmoniserade luftrumsstruktur till att även omfatta det undre luftrummet.
- (14) Skillnaderna i hur samarbetet mellan civila och militära myndigheter inom gemenskapen är organiserat hindrar en enhetlig och tidsmässigt god planering av luftrummet och genomförande av förändringar. Om ett gemensamt europeiskt luftrum blir framgångsrikt eller ej beror på effektiviteten av samarbetet mellan civila och militära myndigheter **på nationell nivå och inom Europeiska unionen.**

- (15) En flexibel användning av luftrummet och förvaltning i samarbete bör fungera effektivt för en smidig anpassning av militära flygövningar till civil flygtrafik. Det är nödvändigt att optimera lokalisering och omfattning av samt tidsperioder för användning av luftrum som avdelats för militära behov, särskilt under rusningstid i den civila flygtrafiken och i luftrum med hög trafiktäthet.
- (16) Militär verksamhet bör skyddas om tillämpningen av gemensamma principer och krav äventyrar ett säkert och effektivt utförande av sådan verksamhet.
- (17) Lämpliga bestämmelser bör införas för att förbättra flödesplaneringens effektivitet, **i syfte att bistå existerande operativa enheter, däribland – där så är lämpligt – Eurocontrols centralenhet för trafikflödeskontroll, i arbetet med att säkerställa effektiva flygoperationer.**
- (18) I enlighet med slutsatserna från arbetet i Högnivågruppen är Eurocontrol det organ som har den sakkunskap som behövs för att stödja gemenskapen i dess lagstiftande funktion. Utformningen av utkast till bestämmelser kan därför göras av Eurocontrol med lämpliga metoder, förutsatt att Eurocontrol följer de villkor som skall ingå inom ramen för samarbetet mellan kommissionen och Eurocontrol.
- (19) Sammanslutningarna för luftrumets användare, för leverantörer av flygtrafiktjänster och för tillverkningsindustrin bör informeras och rådfrågas på lämpligt sätt om alla åtgärder som rör de tekniska aspekterna av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.**
- (20)** Eftersom målen för den föreslagna förordningen, nämligen att upprätta ett europeiskt luftrum som utgör ett gemensamt operativt luftrum, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna med tanke på åtgärdens transnationella omfattning och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, samtidigt som det säkerställs att det i genomförandeförfarandet tas hänsyn till särskilda lokala förhållanden, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går förordningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (21)** De åtgärder som behövs för genomförandet av denna förordning utgör åtgärder med allmän räckvidd enligt artikel 2 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter²⁴, och de bör antas enligt det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i nämnda beslut.

²⁴ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Kapitel I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Tillämpningsområde

1. Denna förordning gäller planering och användning av luftrummet i enlighet med och inom ramen för förordning (EG) nr xxx/xx [om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum].
2. Denna förordning skall tillämpas på det luftrum där medlemsstaterna utnämner leverantörer av flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr xxx/xx²⁵ [om *tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet*].

Artikel 2

Syfte

Syftet med denna förordning är att skapa ett gemenskapsluftrum som utgör ett gemensamt operativt luftrum inom vilket gemensamma förfaranden för utformning, planering och förvaltning säkerställer att flygledningstjänsten fungerar effektivt och säkert.

Användningen av gemenskapsluftrummet skall stödja driften av flygtrafiktjänsten som en sammanhängande helhet i enlighet med förordning (EG) nr xxx/xx [om *tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet*].

Artikel 3

Definitioner

De definitioner som anges i artikel 2 i förordning (EG) nr xxx/xx [om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum] skall gälla.

I denna förordning används dessutom följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *gemensamt operativt luftrum*: **ett luftrum inom vilket** enhetliga förfaranden för luftrumsplanering och **gemensamma** säkerhetsnormer **tillämpas för att säkerställa ett effektivt och säkert** ~~vid~~ tillhandahållande av flygkontrolltjänster.
- b) *luftrumets utformning*: ett lämpligt och effektivt förfarande för strukturering, uppdelning och kategorisering av luftrummet samt för planering av rutter och luftrum.
- c) *flyginformationsregion* : ett luftrum med fastställda dimensioner inom vilket flyginformations- och alarmeringstjänster tillhandahålls.

- d) *skiljelinje*: gränsen mellan det övre och det undre luftrummet.
- e) *övre luftrummet*: luftrummet över en viss flygnivå.
- f) *undre luftrummet*: luftrummet under en viss flygnivå.
- g) *flygnivå*: en yta med konstant atmosfäriskt tryck som står i förhållande till standardlufttrycket, nämligen 1013,2 hektopascal, och är åtskild från andra sådana ytor genom bestämda tryckintervaller.
- h) *luftrumsblock*: ett luftrum med fastställda dimensioner över land eller vatten inom vilket flygtrafiktjänster tillhandahålls.
- i) *funktionellt luftrumsblock*: ett luftrum med optimalt fastställda dimensioner.
- j) *områdeskontrollcentral*: en operativ enhet som inrättats för att tillhandahålla flygkontrolltjänster till luftfarten i ett luftrumsblock som faller inom dess jurisdiktion.
- k) *luftrumsindelning*: International Civil Aviation Organisation:s (ICAO) luftrumsindelning gjord i alfabetisk ordning från klass A till klass G, som specificeras i bilaga 4 till den tolfte versionen (juli 1998) av bilaga 11 till 1944 års Chicagokonvention om internationell civil luftfart; även definierad som luftrum med fastställda dimensioner som är indelade i alfabetisk ordning, inom vilken flygningar av en viss karaktär kan göras och för vilka det är fastställt bestämda flygtrafikledningstjänster och bestämmelser för driften.
- l) *direkt **optimerad** ruttläggning*: en flygoperation som innebär att ett luftfartyg under flygning kan fortsätta direkt mellan två punkter ~~som är belägna utanför de fastställda rutterna~~ **under förutsättning att det finns tekniska medel till stöd för en sådan flygoperation.**
- m) *ruttnät*: ett nät av fastställda rutter för kanalisering av flygtrafikflödet i den utsträckning detta krävs för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster.
- n) *sektor*: en uppdelning av de sammantagna ~~kontrolluppgifterna~~ **luftrumsblocken** i hanterbara luftrumsdelar inom vilka genomströmning och kapacitet kan mätas.
- o) *flexibel användning av luftrummet*: ett system för luftrumsplanering som tillämpats på området för European Civil Aviation Conference (ECAC), såsom anges i Eurocontrols första utgåva av den 5 februari 1996 av "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace".
- p) *luftrumsplanering*: en planeringsfunktion som har till främsta syfte att maximera användningen av tillgängligt luftrum genom dynamisk tidsdelning (time-sharing) och, ibland, separering av luftrummet mellan olika kategorier av luftrumets användare utifrån kortsiktiga behov.
- q) *flödesplanering*: en tjänst som inrättats i syfte att bidra till ett säkert, välordnat och snabbt flygtrafikflöde genom att säkerställa att flygkontrolltjänstens kapacitet utnyttjas ~~i största möjliga utsträckning~~ **på ett säkert och effektivt sätt**, och att trafikvolymen är förenlig med de kapaciteter som leverantörerna av flygtrafikledningstjänster har uppgett.

- r) *beslutsfattande i samarbete*: en process för utbyte av information mellan leverantörer av flygtrafikledningstjänster, flygplatsoperatörer, leverantörer av flödesplanering och luftrumets användare för att införa ökad flexibilitet vid tilldelning av ankomst- och avgångstider och flygsamordning i syfte att optimera användningen av den knappa kapaciteten.

Kapitel II

LUFTRUMMETS UPPBYGGNAD

Artikel 4

Skapande av en europeisk övre flyginformationsregion

1. För att ta ICAO:s krav i beaktande på det sätt som beskrivs i den tolfte versionen (juli 1998) av bilaga 11 till 1994 års Chicagokonvention om internationell civil luftfart, skall en gemensam europeisk övre flyginformationsregion, (European Upper Flight Information Region, EUIR), inrättas i det övre luftrummet.
2. Gränsen mellan det övre och undre luftrummet skall fastställas till flygnivå 285 **med möjlighet till marginella avvikelser, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2, vilka är motiverade för att man skall åstadkomma ett säkert, välordnat, effektivt och snabbt flygtrafikflöde samt ett optimalt tillhandahållande av flygtrafiktjänster.**
3. Inom tre år efter inrättandet av EUIR **och mot bakgrund av de framsteg som uppnås,** skall Europaparlamentet och rådet, på grundval av ett förslag från kommissionen, utvidga det begrepp som anges i punkt 1 till att omfatta skapandet av en europeisk flyginformationsregion i det undre luftrummet.
4. Kommissionen skall vidta nödvändiga åtgärder för att ICAO skall erkänna EUIR i enlighet med den tionde versionen (juli 1997) av bilaga 15 till 1944 års Chicagokonvention om internationell civil luftfart. Kommissionen skall även, i samarbete med Eurocontrol, organisera ett offentliggörande av enhetlig flyginformation avseende EUIR genom att konsolidera befintlig nationell flyginformation. Denna publikation skall omfatta samtliga ändringar av de krav och förfaranden som införts genom skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum.
5. **Vid fullgörandet av sina uppgifter skall kommissionen ta hänsyn till de skyldigheter som följer av regionala avtal som ingåtts inom ICAO i fråga om luftrum där medlemsstaterna anförtros tillhandahållandet av flygtrafiktjänster.**

Artikel 5

Omstrukturering av det övre luftrummet

1. EUIR skall omstruktureras till funktionella luftrumsblock med en minsta storlek som är baserad på säkerhet och effektivitet. Dessa funktionella luftrumsblocks gränser behöver inte överensstämma med nationella gränser. Funktionella luftrumsblock skall skapas för att stödja tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster inom de områdeskontrollcentraler som ansvarar för en optimal luftrumsstorlek inom EUIR.

2. Funktionella luftrumsblock skall fastställas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2. De funktionella luftrumsblocken skall utformas
- a) så att befintliga och framtida trafikmönster ges ett **säkert och** effektivt stöd,
 - b) så att varje luftrumsblock bidrar till att maximera effektiviteten hos det europeiska luftrummet som helhet **med vederbörligt iakttagande av kravet att bibehålla en hög säkerhetsnivå,**
 - c) med hänsyn till personal- och kapitalresurserna hos de olika leverantörerna av flygtrafiktjänster,
 - d) så att ~~transaktionskostnaderna mellan~~ **samordningen** av olika områdeskontrollcentraler ~~minimeras~~ **optimeras**, och
 - e) så att konfigurationerna av det övre och undre luftrummet hänger ihop.

Artikel 6

Luftrumsindelning

EUIR skall utformas i enlighet med en harmoniserad luftrumsindelning för att säkerställa ett heltäckande tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom hela gemenskapen och fastställa en enda miljökategori inom vilken all lufttrafik är känd av leverantörerna av flygtrafikledningstjänster både med avseende på position och planer för flygtrafiken.

Indelningen skall grunda sig på en gemensam och förenklad tillämpning av den indelning av luftrummet som för närvarande beskrivs i kapitel 2 i den tolfte versionen (juli 1998) av bilaga 11 till 1944 års Chicagokonvention om internationell civil luftfart.

De bestämmelser som behövs för genomförandet inom de områden som omfattas av första och andra stycket skall fastställas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2.

Artikel 7

*~~Direkt~~ **Optimerad** ruttläggning i övre luftrummet*

Om inte annat följer av säkerhetsanalysen **och med iakttagande av övergripande kapacitetshänsyn** skall leverantörer av flygtrafiktjänster organisera ett gradvist genomförande av ~~direkt~~ **optimerad** ruttläggning inom EUIR i syfte att uppnå en optimal och miljövänlig användning av gemenskapens luftrum.

Tjänsteleverantörerna skall regelbundet rapportera till kommissionen om detta genomförande.

Artikel 8

Enhetlig utformning av luftrummet

Strukturering, uppdelning och kategorisering av luftrummet skall tillsammans med planering av ruttläggningen bygga på en enhetlig och effektiv process inom det överenskomna driftsystemet. I detta syfte skall luftrumsbestämmelser, gemensamma principer och krav på sektorutformning, särskilt utformningen av gränsöverskridande sektorer och av ruttnätet fastställas med utgångspunkt i "Concept and Criteria for Medium Term EUR Route Network

and Associated Airspace Sectorisation", EATMP ARN version 4, utgiven av Eurocontrol den 1 april 2001.

Genomförandebestämmelser inom de områden som omfattas av första stycket skall fastställas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2.

Artikel 9

Förenlighet med utformningen av det undre luftrummet

På grundval av de kriterier om utformningen av funktionella luftrumsblock som anges i artikel 5.2 skall planeringen och utformningen av undre luftrummet harmoniseras så att det blir förenligt med övre luftrummet och beakta miljön på och i närheten av flygplatser i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2. Systemet skall utvidgas för att inrätta liknande block i undre luftrummet, särskilt för att komma till rätta med problem vid korta till medellånga flygningar som sträcker sig över nationsgränser.

Leverantörer av flygtrafiktjänster skall harmonisera drift och metoder för inflygande och avgående luftfartyg till och från flygplatser och deras rörelser på flygplatsen. Ett gemensamt förfarande för att fastställa sådana metoder skall beslutas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2, inbegripet riskbedömningsmetoder för att kontrollera genomförbarheten lokalt hos dessa förfaranden.

Kapitel III

CIVIL OCH MILITÄR SAMORDNING

Artikel 10

Civil och militär samordning

1. Medlemsstaterna skall säkerställa en effektiv tilldelning och användning av luftrummet för civila och militära användare genom att enhetligt och fullständigt tillämpa systemet en flexibel användning av luftrummet.
2. Medlemsstaterna skall underlätta organisationen av det civila och militära samarbetet, särskilt när det gäller luftrumsplanering och flödesplanering. Civila och militära leverantörer av flygtrafiktjänster skall utbyta uppgifter inom ramen för de överenskommelser som avses i artikel 10 i förordning (EG) nr xxx/xx [*tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet*].
3. Med beaktande av de allmänna villkoren för flödesplanering, som anges i artikel 13, skall kriterier fastställas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2 för
 - a) användning av separerade luftrum, bland annat faktorer för bestämmande av deras horisontella och vertikala utsträckningar, deras lokalisering samt deras underindelning i funktionella element som kan aktiveras alltefter behov, och
 - b) tillämpning av systemet med en flexibel användning av luftrummet.

Genom dessa kriterier skall de principer som fastställs i artikel 4 i förordning (EG) xxx/xx nr [ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum] genomföras.

4. Medlemsstaterna skall främja en fullständig integration av luftförsvaret inom luftrumsplaneringen och säkerställa ett fullständigt utnyttjande av luftrummet enligt vissa överenskomna villkor och bestämmelser med beaktande av nationella säkerhetskrav.
5. Medlemsstaterna får utan att detta påverkar tillämpningen av internationella överenskommelser och konventioner till vilka gemenskapen är avtalsslutande part, och för att garantera det civila flygets säkerhet, begära att en plan för flygningen lämnas in för varje militär flygning inom det luftrum där de har utnämnt leverantörer av flygtrafiktjänster i enlighet med artiklarna 8 och 9 i förordning (EG) nr xxx/xx [*tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet*]; oavsett flygningens ursprung och/eller destination.

Artikel 11

Tillfälligt undantag för anpassningar

En eller flera medlemsstater kan i händelse av allvarliga störningar av militära operationer begära att kommissionen föreslår anpassningar av de kriterier som fastställs i enlighet med artikel 10.3 på dess eget territorium. I avvaktan på att dessa anpassningar utarbetas skall kommissionen tillfälligt undanta medlemsstaten eller medlemsstaterna från tillämpning av dessa kriterier.

Artikel 12

Röjande av information

Medlemsstaterna skall, i enlighet med artikel 10 i förordning (EG) nr xxx/xx [om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum], till kommissionen överlämna nödvändig information om efterfrågan på och faktisk användning av luftrum som är förbjudet att ta i anspråk, avstängt eller skyddat av militära skäl, för vidare analys och offentliggörande.

Kapitel IV

FLÖDESPLANERING

Artikel 13

Flödesplanering

Bestämmelser för flödesplanering skall fastställas för att optimera tillgänglig kapacitet i användningen av luftrummet och förbättra flödesprocessen. Dessa bestämmelser skall grundas på öppenhet och effektivitet och säkerställa att kapaciteten tillhandahålls på ett flexibelt sätt och tidsmässigt lägligt. Bestämmelserna skall ge ramen för flygtrafiktjänsteleverantörernas, flygplatsägarnas och luftrumets användares operativa beslut genom beslutsfattande i samarbete. Dessa bestämmelser skall omfatta följande:

- a) Sammanhängande riktlinjer för ruttläggning och trafik sammanställda i en enda publikation.

- b) Överensstämmelse mellan avgångs- och ankomsttider vid flygplatser och de ankomst- och avgångstider som tilldelas vid flödesplaneringen.
- c) Bristande överensstämmelse i planeringen av flygningar.
- d) Alternativ för omläggning av luftfarten från överbelastade områden till ruttor inom mindre belastade områden.
- e) Prioriteringsregler för tillträde till luftrummet, särskilt under överbelastade perioder och krisperioder, **som medger ett säkert och ordnat trafikflöde.**

Genomförandebestämmelser skall fastställas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2.

Kapitel V

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 14

Förfaranden

När kommissionen utarbetar genomförandebestämmelser till denna förordning får den anmoda Eurocontrol att utforma utkast till bestämmelser på grundval av ett arbetsprogram som kommissionen fastställt.

Artikel 15

Översyn av bestämmelser

1. I syfte att företa anpassningar till den tekniska utvecklingen kan ändringar göras i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2 av
 - a) den flygnivå som avses i artikel 4.2,
 - b) hänvisningar till ICAO:s och Eurocontrols dokument som avses i artiklarna 3, 4, 6 och 8
2. Kommissionen skall offentliggöra de genomförandebestämmelser som antagits på grundval av denna förordning i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 16

Kommittéförfaranden

1. Kommissionen skall biträdas av Kommittén för ett gemensamt luftrum som inrättats genom artikel 7 i förordning (EG) xxx/xx nr [om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum].
2. När hänvisning sker till denna punkt skall det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i beslut 1999/468/EG tillämpas, varvid bestämmelserna i artiklarna 7 och 8 i det beslutet skall iaktas.
3. Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall fastställas till en månad.

Artikel 17

Ikraftträdande

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om kompatibiliteten hos det europeiska nätet för flygledningstjänst

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag²⁶,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²⁷,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²⁸,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget²⁹, och

av följande skäl:

- (1) För att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum bör bestämmelser om utrustning, system och därmed förbundna förfaranden fastställas i syfte att trygga en sammanhängande drift av nätet för flygledningstjänsten; bestämmelserna bör vara förenliga med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster som det finns bestämmelser om i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr xxx/xx³⁰ [*tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet*] och planeringen och användningen av luftrummet som det finns bestämmelser om i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr xxx/xx³¹ [om planering och användning av det gemensamma europeiska luftrummet].
- (2) I rapporten från högnivågruppen för ett gemensamt europeiskt luftrum (nedan kallad Högnivågruppen) bekräftas behovet av att införa en teknisk reglering på grundval av den nya metoden (The New Approach) enligt rådets resolution av den 7 maj 1985 om en ny metod när det gäller teknisk harmonisering och tekniska standarder³² med grundläggande krav, regler och standarder som är kompletterande och sammanhängande.

²⁶ EGT C

²⁷ EGT C

²⁸ EGT C

²⁹ EGT C

³⁰ EGT L

³¹ EGT L

³² EGT C 136, 4.6.1985.

- (3) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) xxx/xx nr fastställs ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum³³.
- (4) Nätet för flygledningstjänsten är en komplex och ytterst interaktiv struktur med ett stort antal system och komponenter på marken, i luften och i rymden, bland annat anläggningar, utrustning, hård- och mjukvara till datorer samt nödvändig personal.
- (5) I rapporten från Högnivågruppen bekräftas att även om framsteg under senare år har gjorts i riktning mot en sammanhängande drift av nätet för flygledningstjänsten i Europa så är situationen fortfarande otillfredsställande. Integrationsnivån mellan de nationella systemen för flygledningstjänst är låg, och införandet av nya driftsystem och nödvändig teknik för att tillhandahålla den ytterligare kapacitet som behövs går långsamt.
- (6) Gemenskapens låga integrationsnivå leder till allvarliga brister, ytterligare kostnader för upphandling och underhåll och svårigheter med samordning av driften.
- (7) De nationella tekniska specifikationer som företrädesvis används vid upphandling har ofta utarbetats av leverantören av flygtrafiktjänster och den nationella tillverkningsindustrin, vilket har lett till en fragmentering av marknadsutrustningen och det underlättar inte industrisamarbetet på gemenskapsnivå. Industrin påverkas särskilt mycket av detta eftersom den behöver göra en avsevärd anpassning av sina produkter för varje nationell marknad. Detta gör utveckling och genomförande av ny teknik onödigt svår och fördröjer införandet av de nya driftsystem som krävs för att öka kapaciteten.
- (8) Det är därför en angelägenhet för alla de som berörs av flygledningstjänsten att utveckla en ny form av partnerskap som tillåter ett balanserat deltagande av samtliga till främjande av kreativitet och fördelning av kunskap, erfarenheter och risker. Ett sådant partnerskap bör syfta till att, i samarbete med tillverkningsindustrin, fastställa en sammanhängande helhet av gemenskapsspecifikationer som kan uppfylla ett bredast tänkbara spektrum av behov. ~~En leverantör av flygtrafiktjänster bör bland dessa specifikationer kunna välja de delar som bäst passar leverantörens förhållanden och som så mycket som möjligt begränsar lokala anpassningar.~~
- (9) Det är därför lämpligt att fastställa grundläggande krav för de system och komponenter som nätet för flygledningstjänsten består av; med tanke på komplexitet hos nätet för flygledningstjänsten har det visat sig vara nödvändigt att dela upp det i flera system.
- (10) Utarbetandet och antagandet av gemenskapsspecifikationer för nätet för flygledningstjänsten, dess system och komponenter är ett lämpligt sätt att fastställa tekniska och verksamhetsrelaterade villkor för att uppfylla de grundläggande kraven. Överensstämmelse med dessa gemenskapsspecifikationer bör skapa en presumtion om förenlighet med de grundläggande kraven.
- (11) Genomförandebestämmelser bör antas för vissa system som är viktiga för att uppfylla de grundläggande kraven i denna förordning. Genomförandebestämmelser bör också antas för att underlätta samordning och införande av nya system i flygledningstjänsten. Överensstämmelse med genomförandebestämmelserna bör upprätthållas konsekvent.

³³

EGT L

Dessa bestämmelser bör bygga på regler och standarder som utvecklats av internationella organisationer såsom Eurocontrol och ICAO.

- (12) I enlighet med slutsatserna från Högnivågruppen är Eurocontrol det organ som har den sakkunskap som behövs för att stödja gemenskapen i dess lagstiftande roll. Eurocontrol bör därför tillåtas att utarbeta genomförandebestämmelser inom ramen för lämpliga arrangemang under förutsättning att Eurocontrol iakttar de villkor som skall ingå i ramen för samarbetet mellan kommissionen och Eurocontrol.
- (13) För att säkerställa att lagstiftnings- och standardiseringsfunktionerna är åtskilda bör gemenskapsspecifikationerna huvudsakligen utarbetas av europeiska standardiseringsorgan i samarbete med den europeiska organisationen för civil flygplansutrustning (European Organisation for Civil Aviation Equipment, Eurocae) och kommer att ta formen av gemensamma standarder.
- (14) Eurocae är en ideell förening som har till uppgift att förbereda utkast till tekniska specifikationer för civil flygplansutrustning; medlemskap i Eurocae är öppet för alla berörda parter, bland annat leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare och tillverkningsindustrin. Eurocae bör etablera en formell relation till europeiska standardiseringsorgan så att dess specifikationer kan erkännas som europeiska standarder i enlighet med de förfaranden som fastställs av de europeiska standardiseringsorganisationerna.
- (15) Eurocontrol bör även vid behov tillåtas att utarbeta gemenskapsspecifikationer förutsatt att specifikationerna är förenliga med principerna i resolutionen av den 7 maj 1985 och gemenskapens allmänna standardiseringsförfaranden. Dessa förfaranden bör som ett minimum innefatta respekt för principerna om öppenhet, insyn, opartiskhet, konsensus, underhåll, allmänhetens tillgång till specifikationerna, effektivitet, ansvar och sammanhang. Närmare bestämmelser om detta kommer att infogas i det dokument som skall utgöra ramen för samarbetet med Eurocontrol.
- (16) De förfaranden som styr bedömningen av förenlighet och lämplighet för användning av komponenterna bör grundas på användning av de moduler som omfattas av rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av EG-märkning om överensstämmelse, med avseende på användningen i tekniska harmoniseringsdirektiv.³⁴ Dessa moduler bör utvidgas till att omfatta särskilda krav från industrin i den utsträckning detta är nödvändigt.
- (17) Den berörda marknaden är liten och består av system och komponenter som nästan uteslutande är avsedda för flygledningstjänsten och inte för den breda allmänheten. Det skulle därför vara överdrivet att fästa EG-märkningen på sådana komponenter eftersom tillverkarens försäkran om överensstämmelse, som grundar sig på bedömningen av överensstämmelse och lämpligheten för användning, är tillräcklig. Detta bör inte inskränka tillverkarens skyldighet att fästa EG-märkningen på vissa komponenter för att certifiera att de är förenliga med andra gemenskapsbestämmelser som gäller för dem.

³⁴ EGT L 220, 30.8.1993, s. 23.

- (18) Ibruktagande, förnyelse och uppgradering av system för flygledningstjänst bör vara underkastad kontroll av förenligheten med de grundläggande kraven. Denna förenlighet bör baseras på genomförandebestämmelserna. Användning av gemenskapsspecifikationer bör skapa en presumtion om förenlighet med de grundläggande kraven. Beroende på systemet bör ingripande av ett anmält organ anses vara nödvändigt, särskilt av säkerhetsskäl.
- (19) I enlighet med slutsatserna i rapporten från Högnivågruppen bör kommissionen samråda med näringslivet för att underlätta inrättandet av ett sammanhängande strategiskt förvaltningsprogram för införande av nya system i flygledningstjänsten.
- (20) En fullständig tillämpning av denna förordning bör ske enligt en övergångsstrategi som bör sträva mot att behålla en sammanhängande drift av nätet för flygledningstjänsten, utan att det utifrån ett lönsamhetsperspektiv skapas orimliga hinder för att bevara den befintliga infrastrukturen.
- (21) Eftersom målen för den föreslagna förordningen, nämligen att uppnå kompatibilitet inom gemenskapens nät för flygledningstjänst, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna med tanke på åtgärdens transnationella omfattning och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, samtidigt som det säkerställs att det i genomförandeförfarandet tas hänsyn till särskilda lokala förhållanden, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går förordningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (22) Inom ramen för den relevanta gemenskapslagstiftningen bör det tas hänsyn till behovet av att säkerställa harmoniserade villkor med avseende på tillgång till och effektiv användning av det radiospektrum som är nödvändigt för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum, bland annat när det gäller elektromagnetisk kompatibilitet. En effektiv och lämplig användning av frekvenser som exklusivt tilldelats luftfartssektorn, och förvaltas av densamma, bör tillförsäkras.
- (23) Rådets direktiv 93/65/EEG av den 19 juli 1993 om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken³⁵ begränsar sig till de tilldelande enheternas skyldigheter. Den här förordningen är mer omfattande på så vis att den avser samtliga aktörers förpliktelser, exempelvis leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, tillverkningsindustrin och flygplatser, och möjliggör att regler fastställs som är tillämpliga för samtliga samt att gemenskapsspecifikationer antas som trots sin fakultativa natur innebär en presumtion om förenlighet med de grundläggande kraven. Direktiv 93/65/EEG bör därför upphävas.
- (24) Kommissionens direktiv 97/15/EG av den 25 mars 1997 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken³⁶ har blivit obsolet och det bör därför upphävas.

³⁵ EGT L 187, 29.7.1993, s. 52.

³⁶ EGT L 95, 10.4.1997, s. 16.

- (25) Tillämpningsföreskrifterna till direktiv 93/65/EEG såsom de fastställs i bilagorna I, II och III till kommissionens förordning (EG) nr 2082/2000 av den 6 september 2000 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av direktiv 97/15/EG om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG³⁷ är förenliga med bestämmelserna i denna förordning.
- (26) Flertalet åtgärder som behövs för genomförandet av denna förordning utgör åtgärder med allmän räckvidd enligt artikel 2 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter³⁸ och de bör därför antas enligt det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i nämnda beslut. I enlighet med artikel 2 c i detta beslut bör dock vissa åtgärder antas enligt det rådgivande förfarandet enligt artikel 3 i nämnda beslut.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Kapitel I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Tillämpningsområde

1. Denna förordning skall tillämpas på utrustning, system och därmed förbundna förfaranden för inrättande av ett nät för flygledningstjänst och dess driftsystem i enlighet med, och inom ramen för, förordning EG nr xxx/xx/ [om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum].
2. Allmänna villkor som har anknytning till de rättigheter och skyldigheter som åvilar leverantörer av flygtrafiktjänster i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning EEG nr xxx/xx [tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet] omfattas inte av denna förordning.

Artikel 2

Syfte

Huvudsyftet med denna förordning är att fastställa de villkor som skall vara uppfyllda för att kompatibilitet mellan olika system och komponenter i nätet för flygledningstjänsten skall uppnås inom gemenskapen, bland annat när det gäller **säker och** sammanhängande drift, utveckling och uppgradering till ny teknik, **utan att det påverkar det slutgiltiga målet att uppnå global kompatibilitet.**

För att uppfylla det syfte som anges i första stycket skall denna förordning även gradvis bidra till att skapa en intern marknad för utrustning, system och därmed förbundna tjänster.

³⁷ EGT L 254, 9.10.2000, s. 1.

³⁸ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

Artikel 3

Definitioner

De definitioner som anges i artikel 2 i förordning (EG) nr XX/XXX [om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum] skall gälla.

I denna förordning används dessutom följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *nät för flygledningstjänsten*: ett system som består av markbaserade och luftburna delar som gör det möjligt att tillhandahålla flygtrafiktjänster i syfte att ge luftrumets användare möjlighet att hålla utsatta avgångs- och ankomsttider och att hålla fast vid sina prioriterade flygprofiler med minimala restriktioner utan att äventyra de överenskomna säkerhetsnivåerna..
- b) *system*: nätet för flygledningstjänsten består av system på det sätt som beskrivs i bilaga I och för vilka det skall fastställas grundläggande krav; varje system är uppbyggt av ett antal komponenter och har gränssnitt till andra system; begreppet "komponent" omfattar både materiella och immateriella objekt såsom mjukvara och förfaranden.
- c) *driftsystemet*: specifikation av kriterierna för operativ användning av flygtrafikutrustning och -system; det innehåller information om berörda operativa element, krav för alla som använder dem operativt, funktionaliteten hos markbaserad och luftburen utrustning och de åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa en fortsatt säker och effektiv flygledningstjänst.
- d) *sammanhängande drift*: drift av hela systemet på ett sådant sätt att det ur användarens synvinkel fungerar som ett enhetligt system.
- e) *grundläggande krav*: samtliga villkor som anges i bilaga II och som skall iakttas av nätet för flygledningstjänsten, samt dess system och komponenter.
- f) *gemenskapsspecifikation*: en europeisk standard i den mening som avses i artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG³⁹ eller en av Eurocontrol utformad teknisk specifikation, vars referensnummer har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*, och som inte är tvingande.
- g) *genomförandebestämmelser*: de bestämmelser som gäller för ett system eller en del av ett system för att uppfylla de grundläggande kraven och säkerställa en sammanhängande drift av nätet för flygledningstjänsten, bland annat dess driftskompatibilitet.
- h) *nationell tillsynsmyndighet*: det eller de organ som har fått i uppdrag av en medlemsstat att utöva tillsyn över leverantörer av flygtrafiktjänster.
- i) *uppgradering*: varje större ändring av ett system eller en del av ett system som kräver att en kontrollförsäkran utarbetas.

³⁹ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37.

- j) *förnyelse*: varje större utbytesarbete på ett system eller en del av ett system som kräver att en kontrollförsäkran utarbetas.

Kapitel II

GRUNDLÄGGANDE KRAV, GEMENSKAPSSPECIFIKATIONER OCH GENOMFÖRANDEBESTÄMMELSER

Artikel 4

Grundläggande krav

Det Europeiska nätet för flygledningstjänsten samt dess system och komponenter skall uppfylla de grundläggande krav som anges i bilaga II.

Artikel 5

Gemenskapsspecifikationer

1. Överensstämmelse med de grundläggande krav som anges i bilaga II skall presumeras med avseende på de system och komponenter som uppfyller relevanta gemenskapsspecifikationer eller delar därav vars referensnummer har offentliggjorts i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.
2. I det fall en medlemsstat eller kommissionen anser att uppfyllandet av en gemenskapsspecifikation inte säkerställer överensstämmelse med de grundläggande villkor som anges i bilaga II och som gemenskapsspecifikationen är avsedd att omfatta, skall det förfarande som avses i artikel 16.3 tillämpas.
3. I det fall det brister i de europeiska standarderna när det gäller de grundläggande kraven får det beslutas om fullständig eller delvis återkallelse av de berörda standarderna ur de publikationer som innehåller dessa i enlighet med artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG.
4. I det fall det brister i Eurocontrols tekniska specifikationer när det gäller de grundläggande kraven får det beslutas om fullständig eller delvis återkallelse de berörda specifikationerna ur de publikationer som innehåller dem, eller ändringar av dem, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.3.

Artikel 6

Genomförandebestämmelser

1. Genomförandebestämmelser skall utformas
 - a) för system som är viktiga för att uppnå målen med denna förordning, och
 - b) för att understödja ett samordnat och snabbt införande av nya driftsystem och teknik inom flygledningstjänsten

2. Om det behövs kan ett och samma system omfattas av flera genomförandebestämmelser, särskilt vid hantering av kategorier av system eller för att lösa vissa prioriterade problem eller återspegla det gradvisa införandet av ny teknik. Omvänt gäller att utförandet av en viss operativ verksamhet inom delar av nätet kan kräva bestämmelser som ställer krav på fler än ett system.
3. System eller delar av system skall överensstämma med de relevanta genomförandebestämmelserna; denna överensstämmelse skall upprätthållas under hela den tid som varje system används.
4. Genomförandebestämmelserna skall i den utsträckning som är nödvändig för att uppnå de mål som anges i artikel 2
 - a) fastställa de specifika kraven för en sammanhängande drift, exempelvis driftskompatibilitet, säkerhet och resultat som är grundläggande för att uppnå målen i denna förordning, och
 - b) i varje enskilt fall som behandlas precisera vilken av de moduler som beskrivs i beslut 93/465/EEG eller, vid behov, vilka särskilda förfaranden som skall användas för att bedöma antingen överensstämmelsen eller lämpligheten av att använda de komponenter som är viktiga för en sammanhängande drift, säkerhet, resultat och kontroll av systemen.
5. I det fall en medlemsstat eller kommissionen anser att överensstämmelse med en genomförandebestämmelse inte säkerställer överensstämmelse med de grundläggande villkor som anges i bilaga II och som genomförandebestämmelsen är avsedd att omfatta, skall det förfarande som avses i artikel 16.2 tillämpas.
6. I det fall det brister i genomförandebestämmelserna när det gäller de grundläggande kraven får det beslutas om fullständig eller delvis återkallelse av de berörda specifikationerna ur de publikationer som innehåller dem, eller ändringar av dem, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2.

Kapitel III

FÖRFARANDEN

Artikel 7

Gemenskapsspecifikationer

1. Gemenskapsspecifikationer skall bestå av Europeiska standarder som utarbetats av europeiska standardiseringsorgan i samarbete med Eurocae enligt ett uppdrag från kommissionen i enlighet med bestämmelserna i artikel 6.4 i direktiv 98/34/EG:

Inom vissa specialiserade områden, särskilt i ärenden om den interna samordningen mellan leverantörer av flygtrafiktjänster, t.ex. förfaranden, får kommissionen kräva att Eurocontrol utformar de tekniska specifikationerna enligt en förteckning som skall fastställas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.3.
2. Kommissionen skall offentliggöra hänvisningarna till de europeiska standarder som avses i punkt 1 i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

3. Hänvisningarna till Eurocontrols tekniska specifikationer, som avses i punkt 1, skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.3.

Artikel 8

Genomförandebestämmelser

1. Vid utarbetandet av de genomförandebestämmelser som avses i artikel 6 får kommissionen, i tillämpliga fall, begära att Eurocontrol utformar utkast till bestämmelser på grundval av ett arbetsprogram som fastställs av kommissionen. Bestämmelser för genomförandet skall antas och ses över i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2. De skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.
2. För att finna den mest hållbara lösningen skall det när genomförandebestämmelser utarbetas, antas och ses över tas hänsyn till de beräknade kostnaderna för de tekniska lösningar som gör det möjligt att uppfylla dessa, **med vederbörligt iakttagande av kravet att bibehålla en hög säkerhetsnivå**. I detta syfte skall en bedömning av kostnaderna för respektive fördelarna med dessa lösningar, för samtliga berörda parter och det europeiska nätet för flygledningstjänsten, bifogas varje utkast till genomförandebestämmelse.
3. När en genomförandebestämmelse antas skall dagen för ikraftträdandet fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 16.2. Om det krävs samtidiga insatser från de olika berörda parternas sida för att uppnå målen med denna förordning, **kan skall, när det är lämpligt**, dagen för ikraftträdandet även anses vara ett måldatum för när samtliga berörda parter skall vara utrustade med system som överensstämmer med den tillämpliga genomförandebestämmelsen.

Kapitel IV

KONTROLL AV FÖRENLIGHETEN

Artikel 9

EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användningen av komponenter

1. Överensstämmelse med de grundläggande kraven i denna förordning skall presumeras med avseende på de komponenter som är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning och som anges i bilaga III.
2. För att utarbeta EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning skall tillverkaren, eller dennes befullmäktigade företrädare med etablering inom gemenskapen, tillämpa genomförandebestämmelserna. Om detta krävs enligt genomförandebestämmelsen skall komponenten utvärderas av det anmälda organ som avses i artikel 12 hos vilket tillverkaren, eller dennes befullmäktigade företrädare, har lämnat in ansökan.
3. Om komponenterna omfattas av andra gemenskapsbestämmelser som avser andra aspekter, skall det i EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning anges att komponenten även uppfyller kraven i dessa andra bestämmelser.

Artikel 10

EG-försäkrans om kontroll av system

1. Ibruktage, förnyelse och uppgradering av de system som utgör gemenskapens nät för flygledningstjänsten skall omfattas av kontroll i syfte att säkerställa att dessa system är utformade, utvecklade, installerade och drivs på ett sätt som uppfyller de grundläggande krav som gäller för dem när de integreras i det gemensamma nätet för flygledningstjänsten.
2. Före ibruktage skall leverantören av flygtrafiktjänster skicka in en EG-försäkrans om kontroll till den nationella tillsynsmyndigheten som bekräftar överensstämmelse med de grundläggande kraven med bifogande av ett tekniskt dokument vars innehåll framgår av bilaga IV. Detta tekniska dokument skall omfatta resultatet av den kontroll som utförts av ett anmält organ som avses i artikel 12 när så krävs enligt tillämpliga genomförandebestämmelser.
3. Vid en eventuell uppgradering som rör luftburna komponenter skall lufrummets användare förklara att överensstämmelse råder med denna förordning när de ansöker om ett säkerhetsgodkännande hos den nationella tillsynsmyndigheten.

Artikel 11

Skyddsklausul

1. Om en nationell tillsynsmyndighet finner att en komponent som är försedd med en EG-försäkrans om överensstämmelse eller lämplighet för användning, eller ett system som åtföljs av en EG-försäkrans om kontroll av system, troligen vid avsedd användning inte uppfyller de grundläggande kraven skall den vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa dess användningsområde, förbjuda dess användning eller dra tillbaka den från marknaden.

Den nationella tillsynsmyndigheten skall omedelbart informera kommissionen om sådana åtgärder och uppge skälen för detta, särskilt om den bristande överensstämmelsen beror på följande:

- a) Bristande uppfyllelse av de grundläggande kraven i bilaga II.
 - b) Felaktig tillämpning av genomförandebestämmelser eller gemenskapsspecifikationer.
 - c) Brister i genomförandebestämmelser eller gemenskapsspecifikationer.
2. Kommissionen skall **utan dröjsmål** samråda med de berörda parterna ~~så snart som möjligt~~. I det fall kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden är berättigad skall den omedelbart informera den medlemsstat som har tagit initiativet och övriga medlemsstater. Om det beslut som avses i punkt 1 är berättigat på grund av brister i genomförandebestämmelserna eller gemenskapsspecifikationerna skall det förfarande som avses i artiklarna 5 och 6 tillämpas. Om kommissionen efter **detta** samrådet konstaterar att åtgärden är oberättigad skall den omedelbart informera den medlemsstat som har tagit initiativet och tillverkaren eller dennes befullmäktigade företrädare med etablering inom gemenskapen.

3. Om en komponent som är försedd med EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning, eller ett system som åtföljs av en EG-försäkran om kontroll av system, brister i överensstämmelse, skall medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder mot den som har upprättat EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning eller EG-försäkran om kontroll av system.

Artikel 12

Anmälda organ

1. Medlemsstaten skall till kommissionen och övriga medlemsstater anmäla de organ som ansvarar för det förfarande för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning som avses i artikel 9 och det kontrollförfarande som avses i artikel 10, med angivande av varje organs ansvarsområde och de identifikationsnummer dessa i förväg har fått av kommissionen.

Kommissionen skall offentliggöra en förteckning över organ samt deras identifikationsnummer och ansvarsområden i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* och hålla denna förteckning aktuell.

2. Medlemsstaterna skall tillämpa kraven i bilaga V vid bedömningen av de organ som skall anmälas. De organ som uppfyller kraven för bedömning i de tillämpliga europeiska standarderna skall anses uppfylla dessa krav.
3. En medlemsstat skall återkalla sitt godkännande från ett organ som inte längre uppfyller kraven i bilaga V.

Medlemsstaten skall omedelbart informera kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av kraven i punkterna 1, 2 och 3 får medlemsstaterna besluta att som anmälda organ anmäla de organisationer som erkänts i enlighet med artikel 4 i förordning EG nr xx/xxx [*tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet*].

Kapitel V

FINAL PROVISIONS

Artikel 13

Översyn av bilagor

Bilagorna I och II får anpassas till den tekniska utvecklingen, särskilt till utvecklingen av det framtida driftsystem som avses i artikel 14 i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2.

Artikel 14

*Införande av ny teknik och samrådsförfarande med näringslivet **för samråd med berörda parter***

1. Kommissionen skall arbeta fram ett driftsystem som skall genomföras inom ramen för denna förordning i syfte att uppnå en säker och effektiv användning av luftrummet under hela flygningen.
2. För att stödja ett till tidpunkten lägligt införande av det **framtida** driftsystem som anges i punkt 1 skall kommissionen samråda med berörda parter, bland annat leverantörer av flygtrafiktjänster, **yrkesorganisationer**, luftrumets användare, **flygnavigeringsystemens användare** och tillverkningsindustrin, i syfte att upprätta ett strategiskt förvaltningsprogram med brett stöd för införande av nya system och ny teknik i gemenskapens nät för flygledningstjänsten.
3. Vid utförandet av sina uppgifter får kommissionen inhämta yttrande från näringslivet på grundval av det förfarande som anges i punkt 2 för att säkerställa genomförbarhet, proportionalitet och kostnadseffektivitet hos de genomförandebestämmelser och gemenskapsspecifikationer vars antagande föreslås enligt denna förordning.

Artikel 15

Övergångsordning

1. De grundläggande kraven i bilaga II skall tillämpas för ibruktagande, förnyelse och uppgradering av system och komponenter i nätet för flygledningstjänsten från och med den 1 januari 2003.
2. De system och komponenter som är i drift skall senast den 1 januari 2009 överensstämma med de grundläggande kraven i bilaga II.

Artikel 16

Kommittéförfaranden

1. Kommissionen skall biträdas av Kommittén för ett gemensamt luftrum som inrättats genom artikel 7 i förordning (EG) nr xxx/xx [*ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum*].
2. När hänvisning sker till denna punkt skall det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i beslut 1999/468/EG tillämpas, varvid bestämmelserna i artiklarna 7 och 8 i det beslutet skall iakttas.

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

3. När hänvisning sker till denna punkt skall det rådgivande förfarandet i artikel 3 i beslut 1999/468/EG tillämpas, varvid bestämmelserna i artiklarna 7 och 8 i det beslutet skall iakttas.

Artikel 17

Upphävande

Direktiven 93/65/EEG och 97/15/EG skall upphöra att gälla.

Hänvisningar till det upphävda direktivet skall läsas som hänvisningar till denna förordning.

Artikel 18

Ikraftträdande

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

FÖRTECKNING ÖVER FLYGTRAFIKSYSTEM

I denna förordning delas nätet för flygledningstjänsten upp i sju undersystem.

När så krävs skall systemet innefatta inte endast den markbaserade delen utan även luftburen utrustning och förfaranden i samband med flygledningstjänstens verksamhet samt flygplatsutrustning och förfaranden i samband därmed.

1. Utrustning och förfaranden för flödesplaneringen.
2. Utrustning och förfaranden för luftrumsplanering.
3. Flygkontrollutrustning och -förfaranden, särskilt databehandlingssystem för flyginformation och övervakning samt gränssnitt mellan människa och maskin.
4. Kommunikationsutrustning och -förfaranden för kommunikation på marken, från luften till marken och i luften.
5. Navigeringsutrustning och -förfaranden.
6. Övervakningsutrustning och -förfaranden.
7. Utrustning och förfaranden för flyginformation och väderlekstjänst.

BILAGA II

GRUNDLÄGGANDE KRAV

Del A: Allmänna krav

1. Sammanhängande drift

System för flygledningstjänst och delar därav skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas på ett sådant sätt att en sammanhängande drift av nätet för flygledningstjänsten säkerställs inom hela gemenskapen vid alla tider och för hela flygningen. Sammanhängande drift kan framför allt ses som utbyte av information, gemensam uppfattning om information, jämförbar databehandling och därmed förbundna förfaranden som möjliggör en gemensam operativ verksamhet som överenskommits för hela eller delar av nätet för flygledningstjänsten.

2. Stöd till nya driftsystem

Nätet för flygledningstjänsten, dess system och deras komponenter skall samordnas och ge stöd för nya överenskomna driftsystem som förbättrar flygtrafiktjänsternas kvalitet, särskilt med avseende på säkerhet och kapacitet, med vederbörligt beaktande av den tekniska utvecklingen och ett säkert införande av sådana system.

3. Säkerhet

Vid utvecklingen av flygledningstjänstenätets system och drift skall den överenskomna höga säkerhetsnivån uppnås. Överenskomna säkerhetsmetoder skall införas för att åstadkomma detta. En harmoniserad uppsättning av säkerhetskrav för system och deras komponenter skall fastställas för att uppnå de överenskomna säkerhetsnivåerna.

4. Integrerad civil och militär verksamhet

Nätet för flygledningstjänsten, dess system och deras komponenter skall ge stöd till integrerad civil och militär verksamhet.

5. Miljörelaterade begränsningar

Utvecklingen av flygledningstjänstenätets system och drift skall minimera den miljömässiga inverkan **med uppfyllande av säkerhetskraven och** i enlighet med tillämplig gemenskapslagstiftning.

6. Principer för systemens konstruktion

Systemen skall utformas, konstrueras och underhållas på grundval av sunda tekniska principer, framför allt när det gäller kritiska komponenters tillgänglighet, redundans och feltolerans.

Del B: Särskilda krav

1. Utrustning och förfaranden för luftrumsplanering

1.2. Sammanhängande drift

Information angående förtaktiska och taktiska aspekter av tillträde till luftrummet skall tillhandahållas var och en som berörs på ett korrekt sätt och i god tid för att garantera en effektiv tilldelning och användning av luftrummet för luftrumets samtliga användare. Härvid skall nationella säkerhetskrav beaktas.

1.3. Säkerhet

Utformning, underhåll och användning av utrustning och förfaranden för luftrumsplanering skall överensstämma med gällande säkerhetskrav för berörda nätdelar (eller luftrumsvolymmer).

1.4. Integrerad civil och militär verksamhet

Utrustning och förfaranden för luftrumsplanering skall stödja och underlätta en gradvis integrering av civil och militär verksamhet, särskilt en flexibel användning av luftrummet.

2. Utrustning och förfaranden för flödesplaneringen

2.1 Sammanhängande drift

Utrustning och förfaranden bör stödja utbytet av riktig, sammanhängande, strategisk och förtaktisk flyginformation i båda riktningar och erbjuda möjlighet till dialog för en optimerad användning av luftrummet.

Insamling av riktig och relevant taktisk flyginformation för hela flygningen skall garanteras för ytterligare optimering av luftrumets användning.

2.2. Säkerhet

Utrustning och förfaranden skall motsvara efterfrågan avseende användning av luftrummet med den luftrumskapacitet som är disponibel på ett sådant sätt att man säkerställer en optimal användning av luftrummet inom de gränser som sätts av separering och säkerhetsstandarder.

2.3. Integrerad civil och militär verksamhet

Utrustning och förfaranden skall stödja och underlätta en gradvis integrering av civil och militär verksamhet, särskilt en flexibel användning av luftrummet.

3. Flygkontrollutrustning och -förfaranden

3.1. Allmänna krav

3.1.1. Principer för systemens konstruktion

Systemen skall utformas, konstrueras och underhållas på grundval av sunda tekniska principer, framför allt när det gäller modularitet som främjar komponenternas utbytbart.

3.1.2. Säkerhet

Systemen skall utformas, byggas, underhållas och drivas så att höga säkerhetsnivåer upprätthålls både vid nominell och reducerad funktion, särskilt vid förhöjda automatiseringsnivåer.

Systemen skall utformas, byggas, underhållas och drivas så att man vid ett eventuellt fel kan erbjuda en gradvis och smidig övergång från nominella automatiseringsnivåer till reducerad funktion.

3.2. Databehandlingssystem för flyginformation

3.2.1. Sammanhängande drift

Databehandlingssystem för flyginformation skall vara kompatibla när det gäller utbyte av riktig och sammanhängande information i god tid och göra en gemensam tolkning av den informationen, för att garantera en sammanhängande flödesprocess och resurseffektiv taktisk samordning inom hela gemenskapen under hela flygningen.

För att garantera en säker, smidig och snabb process inom hela gemenskapen bör databehandlingssystemen för flyginformation vara likvärdiga för en viss miljö (yta, terminalmanöverområde, på sträcka), med kända trafikegenskaper i enlighet med ett visst driftsystem, särskilt med avseende på processresultatens exakthet och feltolerans.

3.2.2. Stöd till nya driftsystem

Databehandlingssystem för flyginformation skall möjliggöra ett gradvist införande av avancerade driftsystem för hela flygningen, särskilt med avseende på beslutsfattande i samarbete, ökad automatisering och delegering av ansvaret för separering till den luftburna sidan.

Egenskaperna hos högautomatiserade verktyg måste möjliggöra en sammanhängande och effektiv förtaktisk och taktisk behandling av flyginformation i delar av nätet.

Luftburna och markbaserade system och de komponenter som underbygger beslutsfattande i samarbete och delegering av ansvaret för separering till den luftburna sidan, skall utformas, konstrueras, underhållas och drivas på ett sådant sätt att de är kompatibla när det gäller utbyte av riktig och sammanhängande information i god tid inom ramen för en gemensam tolkning av den nuvarande och framtida operativa situationen.

3.2.3. Säkerhet

Vid utformning, uppbyggnad, underhåll och drift av databehandlingssystem för flyginformation skall man sträva efter att uppnå höga säkerhetsnivåer, både vid nominell och reducerad funktion, i syfte att när så är möjligt minska antalet olyckor och incidenter som medför risker och som står i samband med flygledningstjänsten; detta gäller för hela flygningen och för hela det europeiska nätet för flygledningstjänsten.

Säkerhetsnät skall ha gemensamma egenskaper i största möjliga utsträckning för att garantera en meningsfull händelserapportering inom hela gemenskapen.

3.2.4. Integrerad civil och militär verksamhet

Utformning, uppbyggnad, underhåll och drift av databehandlingssystem för flyginformation skall underlätta utbyte av riktig och sammanhängande information mellan civila och militära motparter i god tid och omfatta hela flygningen och hela det europeiska nätet för flygledningstjänsten, och så långt möjligt, i en liknande arbetsmiljö.

3.3. Databehandlingssystem för övervakning

3.3.1. Sammanhängande drift

Databehandlingssystem för övervakning skall vara utformade, konstruerade, underhållna och drivna på ett sådant sätt att de uppfyller kvalitetskraven för tjänster i en viss miljö (yta, terminalmanöverområde, på sträcka) med kända egenskaper, särskilt när det gäller resultatens exakthet och tillförlitlighet samt informationens integritet, tillgänglighet, kontinuitet och snabbhet för flygledarens del.

Databehandlingssystem för övervakning skall uppfylla kraven på ett utbyte av relevant, riktig och sammanhängande information i god tid mellan parterna för att säkerställa optimerad drift i nätets olika delar.

3.3.2. Stöd till det nya driftsystemet

Databehandlingssystem för övervakning skall underlätta en gradvis framväxt av nya källor till övervakningsinformation på ett sådant sätt att tjänsternas allmänna kvalitet tillförsäkras.

3.4. Gränssnitt mellan människa och maskin

3.4.1. Sammanhängande drift

De markbaserade ATM-systemens gränssnitt mellan människa och maskin skall utformas, byggas, underhållas och drivas på ett sådant sätt att de erbjuder samtliga flygledare en liknande miljö.

3.4.2. Säkerhet

Gränssnitt mellan människa och maskin skall utformas, byggas, underhållas och drivas på ett sådant sätt att flygledarens uppgifter är förenliga med mänsklig förmåga både vid normal och reducerad funktion på ett sätt som överensstämmer med säkerhetskraven.

4. Kommunikationsutrustning och -förfaranden på marken, från luften till marken och i luften.

4.1. Sammanhängande drift

Kommunikationssystemen skall utformas, byggas, underhållas och drivas på ett sådant sätt att kraven för ett visst luftrum eller en viss tillämpning tillmötesgår, särskilt när det gäller varaktighet, integritet, tillgänglighet och funktionskontinuitet.

Kommunikationsnätet inom gemenskapen skall uppfylla kraven på tjänstekvalitet, täckning och redundans.

4.2. Stöd till nya driftsystem

Kommunikationssystemen skall underlätta det överenskomna genomförandet av avancerade driftsystem avseende hela flygningen, särskilt sådana som rör beslutsfattande i samarbete och delegering av ansvaret för separering till den luftburna sidan.

4.3. Miljörestriktioner

Vid förläggning och drift av markbaserade kommunikationssystem skall miljörestriktioner tas i beaktande.

Markbaserade kommunikationssystem skall utformas, byggas, installeras, underhållas och drivas på ett sådant sätt att de klarar av elektromagnetiska störningar och inte stör installationer, utrustning och offentliga eller privata nät i deras normala miljö.

5. Navigeringsutrustning och -förfaranden

5.1. Sammanhängande drift

Navigationssystem skall utformas, byggas, underhållas och drivas på ett sådant sätt att man uppnår den horisontella och vertikala navigationsprecision som krävs i en viss miljö (yta, terminalmanöverområde, på sträcka) med kända trafikegenskaper och som används i enlighet med ett visst driftsystem.

5.2. Säkerhet

Utformning, uppbyggnad, underhåll och drift av navigationssystem skall garantera den föreskrivna säkerhetsnivån för nätets eller delars därav, bland annat den som gäller för vissa reducerade funktioner.

5.3. Miljörestriktioner

Vid förläggning och drift av markbaserade navigationssystem skall miljörestriktioner och överensstämmelse med kraven på elektromagnetisk kompatibilitet tas i beaktande.

Markbaserade navigationssystem skall utformas, byggas, installeras, underhållas och drivas på ett sådant sätt att de klarar av elektromagnetiska störningar och inte stör installationer, utrustning och offentliga eller privata nät som befinner sig i sin normala miljö.

6. Övervakningsutrustning och -förfaranden

6.1. Sammanhängande drift

Övervakningssystem skall utformas, byggas, underhållas och drivas på ett sådant sätt att de klarar av de minimala separeringar som är nödvändiga i en viss miljö (yta, terminalmanöverområde, på sträcka) med kända trafikegenskaper och som används i enlighet med ett visst driftsystem, särskilt med avseende på precisionen vid kontrollpositionen, och tjänstens täckning, räckvidd och kvalitet.

Gemenskapens kontrollnät skall uppfylla kraven på exakthet, täckning och redundans, bland annat tillgången till information för att säkerställa en optimerad drift inom nätets olika delar.

6.2. Miljörestriktioner

Vid förläggning och drift av markbaserade övervakningssystem skall miljörestriktioner tas i beaktande.

Markbaserade övervakningssystem skall utformas, byggas, installeras, underhållas och drivas på ett sådant sätt att de klarar av elektromagnetiska störningar och inte stör installationer, utrustning och offentliga eller privata nät i deras normala miljö.

7. Utrustning och förfaranden för flyginformation och väderlekstjänst

7.1. Sammanhängande drift

Exakt och sammanhängande flyginformation skall tillhandahållas successivt i elektronisk form i enlighet med en gemensamt överenskommen och standardiserad uppgiftsmodell.

Exakt, fullständig och uppdaterad väderlekstjänst skall tillhandahållas i god tid i enlighet med en gemensamt överenskommen och standardiserad uppgiftsmodell.

7.2. Stöd till nya driftsystem

Alltmer exakt, fullständig och uppdaterad flyginformation skall tillhandahållas i god tid för att underlätta en fortlöpande förbättring av luftrumsanvändningens effektivitet.

Alltmer exakt, fullständig och uppdaterad väderlektjänst skall tillhandahållas i god tid för att underlätta en fortlöpande förbättring av luftrumsanvändningens effektivitet.

7.3. Säkerhet

Exakt och sammanhängande flyginformation skall tillhandahållas i god tid, särskilt mellan luftburna och markbaserade delar eller system.

BILAGA III

KOMPONENTER

EG-försäkran om

- **överensstämmelse**
- **lämplighet för användning**

1. Komponenter

EG-försäkran är tillämplig på de komponenter som är grundläggande för att uppnå målet med denna förordning. Dessa komponenter kommer att fastställas i genomförandebestämmelserna i artikel 6.

2. Tillämpningsområde

EG-försäkran omfattar:

- antingen ett anmält eller flera anmälda organs bedömning av en komponents inneboende överensstämmelse sedd avskild från de gemenskapsspecifikationer som skall vara uppfyllda, eller
- ett anmält eller flera anmälda organs bedömning av en komponents lämplighet för användning sedd i dess egen miljö för flygledningstjänst.

Vid det bedömningsförfarande som tillämpas av de anmälda organen vid utformning och produktion skall man använda de i beslut 93/465/EEG fastställda modulerna i enlighet med de villkor som genomförandebestämmelserna hänvisar till.

3. EG-försäkrans innehåll

EG-försäkran om överensstämmelse och lämplighet för användning samt därtill hörande dokument skall dateras och undertecknas.

Försäkran skall avfattas på samma språk som instruktionerna och skall innehålla följande:

- Hänvisningar till förordningen och, i förekommande fall, hänvisningar till övriga tillämpliga gemenskapsbestämmelser.
- Tillverkarens, eller dennes befullmäktigades företrädare med etablering inom gemenskapen, namn och adress (ange firmabeteckning och fullständig adress; i fallet med befullmäktigad företrädare skall även tillverkarens firmabeteckning anges).
- Beskrivning av komponenten.
- Beskrivning av det förfarande som skall följas för en försäkran om överensstämmelse och lämplighet för användning (artikel 9 i denna förordning).
- De relevanta egenskaper som komponenten uppfyller, särskilt villkoren för dess användning.

- I tillämpliga fall namn på och adress till det eller de anmälda organ som deltar i det förfarande som gäller för överensstämmelse eller lämplighet för användning och dag för tillstånd, och, i förekommande fall, tillståndets varaktighet och giltighetsvillkor.
- I tillämpliga fall hänvisning till de gemenskapsspecifikationer som skall följas.
- Uppgift om den som är befullmäktigad att underteckna och göra åtaganden med bindande verkan för tillverkaren eller dennes befullmäktigades företrädare med etablering inom gemenskapen.

BILAGA IV

SYSTEM

EG-försäkran om kontroll av system

Kontrollförfarande för system

1 Innehållet i EG-försäkran om kontroll av system

EG-försäkran om kontroll och därtill hörande dokument skall dateras och undertecknas.

Försäkran skall avfattas på samma språk som instruktionerna och innehålla följande:

- Hänvisningar till förordningen och, i förekommande fall, hänvisningar till övriga tillämpliga gemenskapsbestämmelser.
- Tillverkarens, eller dennes befullmäktigades företrädare med etablering inom gemenskapen, namn och adress (ange firmabeteckning och fullständig adress; i fallet med befullmäktigad företrädare skall även den avtalsslutande enhetens firmabeteckning anges).
- En kort beskrivning av systemet.
- Beskrivning av det förfarande som skall följas för en försäkran om systemets överensstämmelse (artikel 10 i denna förordning).
- I tillämpliga fall namn på och adress till det anmälda organ som utfört kontrollen.
- Hänvisning till dokumenten i den tekniska akten.
- I tillämpliga fall hänvisning till gemensamma specifikationer.
- Provisoriska och slutliga bestämmelser som skall iakttas av systemen, särskilt driftsbegränsningar och -villkor.
- Om provisorisk: EG-försäkrans giltighetstid.
- Uppgift om undertecknaren.

2. Kontrollförfarande för system

Kontroll av system är det förfarande varmed leverantörer av flygtrafiktjänster eller ett anmält organ, i de fall detta krävs enligt den tillämpliga genomförandebestämmelsen, kontrollerar och certifierar att ett system

- är förenligt med denna förordning,
- är förenligt med övriga gemenskapsbestämmelser

och kan tas i drift.

Systemet kontrolleras vid var och en av följande etapper:

- Allmän utformning.

- Konstruktion och integration av systemet, bland annat montering av komponenterna och allmänna anpassningar.
- Integration av systemet i drift.

I det fall ett anmält organ deltar skall det upprätta ett intyg om överensstämmelse avsett för den avtalsslutande enheten eller dennes befullmäktigade företrädare med etablering inom gemenskapen. Den avtalsslutande enheten upprättar sedan en försäkran om kontroll som lämnas in till den nationella tillsynsmyndigheten.

3. *Teknisk akt*

Den tekniska akt som åtföljer försäkran om kontroll skall innehålla alla nödvändiga dokument angående systemets egenskaper, bland annat villkor för och begränsningar av användningen samt, i tillämpliga fall, dokument som intygar komponenternas överensstämmelse.

Åtminstone följande dokument skall ingå i akten:

- Angivande av de delar av de tekniska specifikationerna som används för upphandling för att säkerställa överensstämmelse med tillämpliga genomförandebestämmelser och, i tillämpliga fall, gemenskapsspecifikationer.
- Förteckning över komponenter som är viktiga för sammanhängande drift, säkerhet och resultat i enlighet med artikel 6.
- Kopior av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning som skall åtfölja ovan nämnda komponenter i enlighet med artikel 9 i denna förordning samt, i tillämpliga fall, ett exemplar av protokollen från tester och undersökningar som utförts av de anmälda organen.
- Ett intyg som kontrasignerats av organet självt i vilket det konstateras att systemet står i överensstämmelse med denna förordning med angivande av eventuella reservationer som antecknats under verksamhetens gång och som inte har återkallats, i det fall ett anmält organ har deltagit i kontrollen av systemet/systemen.
- Ett protokoll över tester och installationer som gjorts i syfte att säkerställa överensstämmelse med grundläggande krav och eventuella särskilda krav som framgår av genomförandebestämmelserna, i det fall något allmänt organ inte har deltagit.

4 *Presentation*

Den tekniska akten skall bifogas den försäkran om kontroll som den avtalsslutande enheten skickar till den nationella tillsynsmyndigheten.

Den avtalsslutande enheten skall behålla ett exemplar av den tekniska akten under systemets hela livstid. Den skall skickas till varje medlemsstat som begär detta.

BILAGA V

ANMÄLDA ORGAN

1. Organet, dess chef och den personal som ansvarar för kontrollernas utförande får inte delta vare sig direkt eller indirekt, eller som befullmäktigade företrädare, i utformning, marknadsföring eller underhåll av komponenterna eller systemen, eller i användningen av dem. Detta utesluter inte möjligheten till ett utbyte av teknisk information mellan tillverkaren eller konstruktören och det organet.
2. Organet och den personal som ansvarar för kontrollernas utförande måste göra detta med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kunnande samt vara fria från påtryckningar, särskilt av ekonomisk natur, som kan påverka deras bedömning eller resultatet av deras inspektion, framför allt från personer eller grupper som påverkas av kontrollernas resultat.
3. Organet skall anställa den personal som behövs och ha nödvändiga medel för att på ett riktigt sätt utföra de tekniska och administrativa uppgifter som står i samband med kontrollerna; organet skall även ha tillgång till den utrustning som behövs för att utföra extraordinära kontroller.
4. Den personal som ansvarar för inspektion skall ha
 - lämplig teknisk utbildning och yrkesutbildning,
 - tillräcklig kunskap om kraven för de inspektioner som de utför och lämplig erfarenhet av sådan verksamhet, och
 - förmåga att upprätta försäkringar, register och rapporter som visar att inspektionerna utförts.
5. Personalens opartiskhet skall garanteras. Deras lön får inte vara beroende av antalet utförda inspektioner eller resultatet av dessa inspektioner.
6. Organet skall ha en ansvarsförsäkring utom i det fall staten tar på sig ansvaret i enlighet med nationell lagstiftning eller medlemsstaten själv ansvarar direkt för inspektionerna.
7. Organets personal skall iaktta tystnadsplikt med avseende på all information den erhållit vid utförandet av sina uppgifter enligt denna förordning.