EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 550/2004

af 10. marts 2004

om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum

(»luftfartstjenesteforordningen«)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([3]),

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([4]), på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 11. december 2003, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Medlemsstaterne har i forskelligt omfang omstruktureret deres nationale luftfartstjenesteudøvere ved at give dem større selvstændighed og frihed til at udøve tjenester. Det er under disse nye forhold i stigende grad nødvendigt at sikre, at minimumskrav med hensyn til almenhedens interesse bliver tilgodeset.

(2) I rapporten fra november 2000 fra Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Luftrum slås det fast, at der er behov for regler på fællesskabsniveau for at skelne mellem regulering og tjenesteudøvelse og for at indføre en certificeringsordning, der tager sigte på at tilgodese kravene med hensyn til almenhedens interesse, især for så vidt angår sikkerhed, samt for at forbedre mekanismerne for afgiftsopkrævning.

(3) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 fastsættes rammerne for oprettelsen af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) ([5]).

(4) For at oprette det fælles europæiske luftrum bør der vedtages foranstaltninger, der sikrer, at luftfartstjenester udøves sikkert og effektivt på en måde, som er forenelig med organisationen og udnyttelsen af luftrummet som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (»luftrumsforordningen«) ([6]). Det er vigtigt at fastlægge en harmoniseret ramme for udøvelsen af luftfartstjenester, for at luftrumsbrugernes behov kan tilgodeses i tilstrækkeligt omfang, og lufttrafikken reguleres sikkert og effektivt.

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

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

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

([1]) EFT C 103 E af 30.4.2002, s. 26.
([2]) EFT C 241 af 7.10.2002, s. 24.
([3]) EFT C 278 af 14.11.2002, s. 13.
([4]) Europa-Parlamentets udtalelse af 3.9.2002 (EUT C 272 E af 13.11.2003, s. 303), Rådets fælles holdning af 18.3.2003 (EUT C 129 E af 3.6.2003, s. 16) og Europa-Parlamentets holdning af 3.7.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 29.1.2004 og Rådets afgørelse af 2.2.2004.

([5]) Jf. side 1 i denne EUT.
([6]) Jf. side 20 i denne EUT.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(17) Alle luftfartstjenesteudøveres regnskaber bør være så gennemskuelige som muligt.

(18) Indførelsen af harmoniserede principper og betingelser for adgang til operationelle data bør lette udøvelsen af luftfartstjenester og lette luftrumsbrugernes og lufthavnenes driftsbetingelser under nye forhold.

(19) Betingelserne for opkrævning af afgifter fra luftrumsbrugere bør være rimelige og gennemskuelige.

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

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

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

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

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

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

(26) Kommissionen bør undersøge muligheden for at indføre midlertidig økonomisk støtte til foranstaltninger, som kan øge kapaciteten inden for det europæiske flyvekontrolsystem som helhed.

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

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

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

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

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

Artikel 2

De nationale tilsynsmyndigheders opgaver

1. De i rammeforordningens artikel 4 omhandlede nationale tilsynsmyndigheder fører passende tilsyn med anvendelsen af denne forordning og påser navnlig, at luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester vedrørende det luftrum, der hører ind under den medlemsstats ansvarsområde, som har udpeget eller oprettet den relevante myndighed, opererer sikkert og effektivt.

2. Med henblik herpå foretager den enkelte nationale tilsynsmyndighed behørige inspektioner og undersøgelser for at verificere, at kravene i denne forordning opfyldes. Den berørte luftfartstjenesteudøver letter dette arbejde.

3. Når der er tale om funktionelle luftrumsblokke, som strækker sig over luftrum, der hører ind under mere end én medlemsstats ansvarsområde, indgår de berørte medlemsstater en aftale om det tilsyn, der er omhandlet i denne artikel, for så vidt angår de luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester i forbindelse med de pågældende luftrumsblokke. Medlemsstaterne kan indgå en aftale om det tilsyn, der er omhandlet i denne artikel, for så vidt angår en luftfartstjenesteudøver, der udøver tjenester i en anden medlemsstat end den, hvor udøveren har sit hovedaktivitetssted.

4. De nationale tilsynsmyndigheder træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for et tæt indbyrdes samarbejde om at sikre et tilstrækkeligt tilsyn med luftfartstjenesteudøvere med gyldigt certifikat fra en medlemsstat, som også udøver tjenester i forbindelse med luftrum, der hører ind under en anden medlemsstats ansvarsområde. Et sådant samarbejde skal omfatte aftaler om, hvordan manglende opfyldelse af de relevante fælles krav, jf. artikel 6, eller betingelser, jf. bilag II, skal behandles.

Artikel 3

Anerkendte organisationer

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

2. En anerkendelse udstedt af en national tilsynsmyndighed er gyldig i Fællesskabet i en periode på tre år, der kan forlænges. Nationale tilsynsmyndigheder kan pålægge enhver af de anerkendte organisationer, som er beliggende i Fællesskabet, at foretage disse inspektioner og undersøgelser.

Artikel 4

Sikkerhedskrav

Kommissionen identificerer og vedtager efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 3, de af Eurocontrols sikkerhedskrav (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements — ESARR) og efterfølgende ændringer af disse krav inden for denne forordnings anvendelsesområde, som skal være bindende i henhold til fællesskabslovgivningen. Offentliggørelsen foretages i form af referencer til sådanne ESARR i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 5

Licens til flyveledere

Kommissionen forelægger, hvis dette er relevant, snarest muligt efter denne forordnings ikrafttræden et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet om licens til flyveledere.

KAPITEL II

BESTEMMELSER VEDRØRENDE TJENESTEUDØVELSE

Artikel 6

Fælles krav

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

— teknisk og operativ kompetence og egnethed

— sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer og -processer

— rapporteringssystemer

— tjenesternes kvalitet

— økonomisk styrke

— ansvars- og forsikringsdækning

— ejerforhold og organisatorisk struktur, herunder forebyggelse af interessekonflikter

— menneskelige ressourcer, herunder passende bemandingsplaner

— sikkerhed (security).

Artikel 7

Certificering af luftfartstjenesteudøvere

1. Udøvelsen af enhver form for luftfartstjenester i Fællesskabet kræver certificering fra medlemsstaterne.

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

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

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

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

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

7. De nationale tilsynsmyndigheder overvåger opfyldelsen af de fælles krav og de betingelser, der er knyttet til certifikaterne. De nærmere detaljer i forbindelse med tilsynet indgår i de årlige rapporter, som medlemsstaterne indsender i henhold til artikel 12, stk. 1, i rammeforordningen. Hvis en national tilsynsmyndighed finder, at indehaveren af et certifikat ikke længere opfylder disse krav eller betingelser, træffer den passende foranstaltninger, idet den samtidig sikrer kontinuiteten i tjenesterne. Sådanne foranstaltninger kan også omfatte en tilbagekaldelse af certifikatet.

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

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

Artikel 8

Udpegelse af lufttrafiktjenesteudøvere

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

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

3. Medlemsstaterne kan udøve et skøn ved valget af tjenesteudøver, forudsat at denne opfylder de krav og betingelser, der er omhandlet i artikel 6 og 7.

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

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

Artikel 9

Udpegelse af vejrtjenesteudøvere

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

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

Artikel 10

Forbindelserne mellem tjenesteudøvere

1. Luftfartstjenesteudøvere kan benytte sig af tjenester fra andre tjenesteudøvere, der er certificeret i Fællesskabet.

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

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

Artikel 11

Forbindelserne til de militære myndigheder

Medlemsstaterne træffer som led i den fælles transportpolitik de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der indgås skriftlige aftaler eller tilsvarende retlige ordninger mellem de kompetente civile og militære myndigheder om styringen af specifikke luftrumsblokke.

Artikel 12

Gennemskuelighed i regnskaberne

1. Luftfartstjenesteudøvere udarbejder, uanset ejerforhold og retlig form, regnskaber, der revideres og offentliggøres. Regnskaberne skal være i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder (IAS), som Fællesskabet har vedtaget. Hvor fuld overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder på grund af tjenesteudøverens retlige status ikke er mulig, bestræber udøveren sig på at opnå så høj en overensstemmelse som muligt.

2. Luftfartstjenesteudøverne offentliggør i alle tilfælde en årsberetning, og de underkastes regelmæssigt en uafhængig revision.

3. Når luftfartstjenesteudøvere udøver et bundt af tjenester, specificerer de i deres interne regnskaber de relevante omkostninger og indtægter for luftfartstjenesterne opgjort i overensstemmelse med Eurocontrols principper for etablering af omkostningsgrundlaget for overflyvningsafgifter og beregning af enhedsrater, og de fører i givet fald konsoliderede regnskaber for andre tjenester, som ikke er luftfartstjenester, således som de ville være forpligtede til, hvis de pågældende tjenester blev udøvet af adskilte virksomheder.

4. Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder, som har adgang til regnskaberne hos tjenesteudøvere, der udøver tjenester i det luftrum, som hører ind under deres ansvarsområde.

5. Medlemsstaterne kan anvende overgangsbestemmelserne i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1606/2002 af 19. juli 2002 om anvendelse af internationale regnskabsstandarder [1] på luftfartstjenesteudøvere, som er omfattet af denne forordning.

Artikel 13

Adgang til og beskyttelse af data

1. For så vidt angår almen lufttrafik udveksles relevante operationelle data i realtid mellem alle luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne for at lette disses operationelle behov. Dataene må kun anvendes til operationelle formål.

2. Relevante myndigheder, certificerede luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne gives adgang til relevante operationelle data på et ikke-diskriminerende grundlag.

3. Certificerede tjenesteudøvere, luftrumsbrugere og lufthavne udformer standardbetingelser for adgang til andre af deres relevante operationelle data end de i stk. 1 omhandlede. De nationale tilsynsmyndigheder godkender sådanne standardbetingelser. Hvor det er relevant, udarbejdes der detaljerede regler vedrørende sådanne betingelser efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 3.

KAPITEL III

AFGIFTSORDNINGER

Artikel 14

Generelle bestemmelser

I overensstemmelse med kravene i artikel 15 og 16 udformes der en afgiftsordning for luftfartstjenester, som bidrager til opnåelse af større gennemskuelighed med hensyn til beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter hos luftrumsbrugere. Denne afgiftsordning skal også være i overensstemmelse med artikel 15 i Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart og med Eurocontrols afgiftsordning for en route-afgifter.

Artikel 15

Principper

1. Afgiftsordningen baseres på en opgørelse af de omkostninger ved luftfartstjenester, som tjenesteudøverne pådrager sig til fordel for luftrumsbrugerne. Ordningen fordeler disse omkostninger på brugerkategorier.

2. Følgende principper lægges til grund ved etableringen af omkostningsgrundlaget for afgifterne:

a) De omkostninger, der skal fordeles på luftrumsbrugerne, skal være de fulde omkostninger ved udøvelsen af luftfartstjenester, herunder passende beløb til forrentning af kapitalinvesteringer og afskrivning af aktiver, samt omkostningerne til vedligeholdelse, drift, forvaltning og administration.

b) De omkostninger, der skal medtages i denne forbindelse, er dem, som skønnes at vedrøre de faciliteter og tjenester, der er omhandlet i og implementeret i henhold til ICAO's Regional Air Navigation Plan, European Region. De kan også omfatte omkostninger, som de nationale tilsynsmyndigheder og/eller anerkendte organisationer har pådraget

[1] EFT L 243 af 11.9.2002, s. 1.

sig, samt andre omkostninger, som den berørte medlemsstat og tjenesteudøver har pådraget sig i forbindelse med tilvejebringelsen af luftfartstjenester.

c) Omkostningerne ved de forskellige luftfartstjenester opgøres særskilt som fastsat i artikel 12, stk. 3.

d) Krydssubsidiering mellem forskellige luftfartstjenester er kun tilladt, når det er objektivt begrundet, og forudsat at det angives klart.

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

3. Uden at det berører Eurocontrols afgiftsordning for en route-afgifter, overholder medlemsstaterne følgende principper ved afgiftsfastsættelsen i overensstemmelse med stk. 2:

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

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

c) Indtægterne fra luftfartstjenester må være så store, at de overstiger alle direkte og indirekte driftsomkostninger og dermed skaber et rimeligt afkast på aktiverne, så de kan bidrage til nødvendige kapitalforbedringer.

d) Afgifterne skal afspejle omkostningerne ved de luftfartstjenester og -faciliteter, som stilles til rådighed for luftrumsbrugerne, under hensyntagen til de forskellige involverede typer luftfartøjers relative produktionskapacitet.

e) Afgifterne skal fremme en sikker og effektiv udøvelse af luftfartstjenester for at opnå et højt sikkerhedsniveau samt omkostningseffektivitet og skal stimulere til integreret udøvelse af tjenester. Med henblik herpå kan afgifterne anvendes til at tilvejebringe:

— Mekanismer, herunder incitamenter i form af økonomiske fordele og ulemper, der tilskynder luftfartstjenesteudøvere og/eller luftrumsbrugere til at støtte forbedringer i lufttrafikreguleringen, som f.eks. øget kapacitet og færre forsinkelser, samtidig med at de opretholder et optimalt sikkerhedsniveau. Beslutningen om, hvorvidt der skal anvendes sådanne mekanismer, ligger fortsat alene hos den enkelte medlemsstat.

— Indtægter til fordel for projekter, som er beregnet til at bistå specifikke kategorier af luftrumsbrugere og/eller luftfartstjenesteudøvere med henblik på at forbedre de kollektive luftfartsinfrastrukturer, udøvelsen af luftfartstjenester og udnyttelsen af luftrummet.

4. Gennemførelsesbestemmelserne på de områder, som er omfattet af stk. 1, 2 og 3, fastlægges efter proceduren i rammeforordningens artikel 8.

Artikel 16

Tilsyn med afgifter

1. Kommissionen sørger i samarbejde med medlemsstaterne for, at det løbende vurderes, om principperne og reglerne i artikel 14 og 15 overholdes. Kommissionen tilstræber at indføre de nødvendige mekanismer til at inddrage Eurocontrols ekspertise.

2. Kommissionen undersøger efter anmodning fra en eller flere medlemsstater, som mener, at ovennævnte principper og regler ikke er blevet anvendt korrekt, eller på eget initiativ enhver påstand om, at principperne og/eller reglerne ikke overholdes. Senest to måneder efter modtagelse af en anmodning og efter at have hørt den berørte medlemsstat og rådført sig med Udvalget for det Fælles Luftrum efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 2, træffer Kommissionen afgørelse om anvendelsen af artikel 14 og 15 og beslutter, hvorvidt den pågældende praksis må fortsættes.

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

KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 17

Tilpasning til den tekniske udvikling

1. Med henblik på at gennemføre tilpasninger til den tekniske udvikling kan der foretages ændringer i bilagene efter proceduren i rammeforordningens artikel 5, stk. 3.

2. Kommissionen offentliggør de gennemførelsesbestemmelser, der vedtages på grundlag af denne forordning, i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 18

Fortrolighed

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

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

3. Stk. 1 er endvidere ikke til hinder for videregivelse af andre oplysninger, der ikke er af fortrolig karakter, om betingelserne for udøvelse af tjenester og om udførelsen heraf.

Artikel 19

Ikrafttræden

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

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

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 10. marts 2004.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
P. COX	D. ROCHE
Formand	*Formand*

BILAG I

KRAV TIL ANERKENDTE ORGANISATIONER

En anerkendt organisation:

— skal kunne dokumentere omfattende erfaring med vurdering af offentlige og private enheder inden for lufttransportsektorerne, især luftfartstjenesteudøvere, og inden for andre lignende sektorer på et eller flere af de områder, som er omfattet af denne forordning

— skal have omfattende regler og forskrifter for periodisk undersøgelse af ovennævnte enheder, som skal offentliggøres og løbende ajourføres og forbedres gennem forsknings- og udviklingsprogrammer

— må ikke være kontrolleret af luftfartstjenesteudøvere, af lufthavnsmyndigheder eller af andre, der i kommercielt øjemed leverer luftfartstjenester eller lufttransporttjenester

— skal have et antal ansatte inden for teknik, ledelse, støtte og forskning, der står i et rimeligt forhold til de opgaver, der skal udføres

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

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

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

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

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

BILAG II

BETINGELSER, DER SKAL KNYTTES TIL CERTIFIKATERNE

1. Certifikaterne skal indeholde oplysninger om:

   a) den nationale tilsynsmyndighed, som har udstedt certifikatet

   b) ansøgeren (navn og adresse)

   c) de tjenester, som certificeres

   d) en erklæring om, at ansøgeren opfylder de fælles krav, jf. artikel 6 i denne forordning

   e) dato for udstedelse af certifikatet og dets gyldighedsperiode.

2. Der kan til certifikatet, hvor det er relevant, knyttes yderligere betingelser vedrørende:

   a) ikke-diskriminerende adgang til tjenester for luftrumsbrugere og det krævede præstationsniveau for sådanne tjenester, herunder sikkerheds- og interoperabilitetsniveauer

   b) de operationelle specifikationer for de berørte tjenester

   c) tidspunktet for, hvornår tjenesterne forventes udøvet

   d) de forskellige former for operationelt udstyr, der skal anvendes i forbindelse med de berørte tjenester

   e) afgrænsning eller restriktioner med hensyn til udøvelse af andre tjenester end dem, der vedrører udøvelsen af luftfartstjenester

   f) kontrakter, aftaler eller andre ordninger mellem tjenesteudøveren og en tredjepart, som vedrører tjenesterne

   g) forelæggelse af de oplysninger, der med rimelighed kan kræves med henblik på verificering af, om tjenesterne opfylder de fælles krav, herunder planer samt økonomiske og operationelle data, og oplysninger om større ændringer med hensyn til, hvilken type luftfartstjeneste der udøves, og/eller i hvilket omfang

   h) alle andre retlige betingelser, som ikke er specifikke for luftfartstjenester, f.eks. betingelser, der vedrører suspension eller tilbagekaldelse af certifikatet.