

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Plenarhandling

A6-0002/2009

19.1.2009

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet

(KOM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Marian-Jean Marinescu

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
majoritet av de avgivna rösterna
- **I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- **II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- *** Samtyckesförfarandet
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget
- ***I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- ***II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- ***III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med **fetkursiv stil**. I samband med ändringsakter ska de delar av en återgiven befintlig rättsakt som inte ändrats av kommissionen, men som parlamentet önskar ändra, markeras med **fet stil**. Eventuella strykningar ska i sådana fall markeras enligt följande: [...]. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i texten. Kursivering används för att markera ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion innehåller uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING	48
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, FORSKNING OCH ENERGI.....	52
ÄRENDETS GÅNG	70

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet (KOM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2008)0388),
 - med beaktande av artikel 251.2 och artikel 80.2 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C6-0250/2008),
 - med beaktande av artikel 51 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för industrifrågor, forskning och energi (A6-0002/2009).
1. Europaparlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat av parlamentet.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning – ändringsakt
Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2a) Det mest ändamålsenliga och effektiva sättet att inrätta ett gemensamt europeiskt luftrum vore med hjälp av en uppifrån-och-ned-strategi, vilket dock inte har varit politiskt genomförbart. Målet måste nu därför vara att påskynda den process som inletts med utgångspunkt från en nedifrån-och-upp-strategi.

Motivering

Europaparlamentet har vid upprepade tillfällen förordat en uppifrån-och-ned-strategi, vilken dock under rådande förhållanden inte är genomförbar. Nu gäller det att se till att inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum inte försenas alltför mycket.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) För att säkerställa en enhetlig och välgrundad tillsyn över tjänsteleverantörer i hela Europa bör de nationella tillsynsmyndigheterna garanteras **tillräckligt** oberoende och tillräckliga resurser.

Ändringsförslag

(8) För att säkerställa en enhetlig och välgrundad tillsyn över tjänsteleverantörer i hela Europa bör de nationella tillsynsmyndigheterna garanteras **åtminstone funktionellt** oberoende och tillräckliga resurser, **för att intressekonflikter ska kunna undvikas och samarbetet på bilateral och multilateral nivå mellan dem uppmuntras och förstärkas.**

Motivering

Medlemsstaterna har tidigare gått med på att ge nationella byråer och tillsynsmyndigheter "funktionellt oberoende" inom andra områden (alltså telekommunikationer, energi- och gasmarknader).

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 11a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11a) Medlemsstaterna bör gå in för ett förstärkt samarbete inom alla centrala områden som berör det gemensamma europeiska luftrummet, både sinsemellan och med tredjeländer.

Motivering

En konsekvent diplomatisk samsyn är bättre än en ambitiös toppstyrning för att målen med det gemensamma europeiska luftrummet ska kunna nås.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) Funktionella luftrumsblock är en grundförutsättning för att förbättra samarbetet mellan leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att förbättra kvaliteten och skapa synergier. Medlemsstaterna bör inrätta funktionella luftrumsblock senast i slutet av **2012**.

Ändringsförslag

(13) Funktionella luftrumsblock är en grundförutsättning för att förbättra samarbetet mellan leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att förbättra kvaliteten och skapa synergier. Medlemsstaterna bör inrätta funktionella luftrumsblock senast i slutet av **2011 och se till att de tagits i bruk vid det laget**.

Motivering

Om man inte når fram till annat än bara avtal om att inrätta funktionella luftrumsblock senast 2012 kommer ibruktagandet av ett gemensamt europeiskt luftrum att fördröjas, eftersom de funktionella luftrumsblocken bara är ett steg på vägen mot detta gemensamma luftrum. Dessutom bör ibruktagandet av SESAR från och med 2014 och framåt ske direkt utgående från det gemensamma luftrummet, snarare än på basis av funktionella luftrumsblock, om man vill undvika onödiga kostnadsdubblningar. Det finns tillräckligt med tid från och med 2012 till och med utgången av 2013 för att man ska hinna börja sammanföra de funktionella luftrumsblocken.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13a) Det bör samarbetas kring initiativ till angränsande funktionella luftrumsblock för att underlätta det fortsatta inlemmandet av dessa luftrumsblock i det gemensamma europeiska luftrummet.

Motivering

Om man inte når fram till annat än bara avtal om att inrätta funktionella luftrumsblock senast 2012 kommer ibruktagandet av ett gemensamt europeiskt luftrum att fördröjas, eftersom de funktionella luftrumsblocken bara är ett steg på vägen mot detta gemensamma luftrum. Dessutom bör ibruktagandet av SESAR från och med 2014 och framåt ske direkt utgående från det gemensamma luftrummet, snarare än på basis av funktionella luftrumsblock, om man vill undvika onödiga kostnadsdubblningar. Det finns tillräckligt med tid från och med 2012 till och med utgången av 2013 för att man ska hinna börja sammanföra de funktionella luftrumsblocken.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 13b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13b) De civila och militära myndigheterna bör förnya sitt åtagande att förverkliga ett gemensamt europeiskt luftrum.

Motivering

Mot bakgrund av de ändringar som denna förordning för med sig ter det sig nödvändigt med ett förnyande av det avtal mellan civila och militära myndigheter vilket undertecknats 2004.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 13c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13c) För att underlätta uppnåendet av avtal på hög nivå och hitta de bästa lösningarna på utmaningarna med att inrätta funktionella luftrumsblock bör kommissionen utse en prominent politisk personlighet till systemsamordnare för de funktionella luftrumsblocken (samordnaren). Samordnaren bör bedriva sin verksamhet utan att det påverkar uppgifterna och verksamheten för

***kommittén för det gemensamma
luftrummet.***

Motivering

Om man följer det lyckade exemplet med de prioriterade projekten inom de transeuropeiska transportnäten kommer utnämmandet av en systemsamordnare för de funktionella luftrumsblocken i själva verket att påskynda arbetet med förverkligandet av dem samt med att i framtiden sammanföra dem. För att vi ska kunna försöka nå en politisk samsyn mellan medlemsstaterna är det bättre om samordnaren är en prominent politisk personlighet snarare än en tekniskt sakkunnig.

Ändringsförslag 8

**Förslag till förordning – ändringsakt
Skäl 14**

Kommissionens förslag

(14) Om förbättringar av kvaliteten, särskilt genomförandet av huvudplanen för flygledningstjänsten, överstiger de resurser som för närvarande finns tillgängliga, bör åtgärder vidtas för att finansiera gemensamma projekt.

Ändringsförslag

(14) Om förbättringar av kvaliteten, särskilt genomförandet av huvudplanen för flygledningstjänsten, överstiger de resurser som för närvarande finns tillgängliga, bör åtgärder vidtas för att finansiera gemensamma projekt. ***Dessa ytterligare ekonomiska resurser bör ställas till förfogande för att finansiera gemensamma projekt som stöder specifika kategorier av luftrumets användare och/eller leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att förbättra den gemensamma infrastrukturen för flygtrafiktjänster, tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och användningen av luftrummet, särskild sådana projekt som kan vara nödvändiga för genomförandet av funktionella luftrumsblock och huvudplanen för flygledningstjänsten. Dessa ytterligare ekonomiska resurser skulle kunna ställas till förfogande i form av anslag för de transeuropeiska transportnäten, medel från Europeiska investeringsbanken och auktionsintäkter efter det att luftfarten integrerats i gemenskapens system för handel med utsläppsrätter.***

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 14a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(14a) Den snabba utvecklingen av SESAR är absolut nödvändig för inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum. I detta sammanhang bör åläggas Eurocontrol redovisa för Europaparlamentet hur organisationen bidrar till finansieringen av SESAR.

Motivering

Finansieringen av SESAR måste garanteras för att problem av det slag som uppstod i samband med finansieringen av Galileo ska kunna undvikas. Finansieringen av SESAR kommer att delas mellan EU, Eurocontrol och företagen (700 miljoner euro vardera). EU har redan överfört sin del av medlen. Eurocontrol borde därför informera om den del av dess finansiering som består av naturaförmåner.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 17

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(17) En europeisk flyginformationsregion (EFIR – European Flight Information Region) som omfattar luftrummet under medlemsstaternas ansvar bör underlätta gemensam planering och integrerad drift för att lösa problemet med regionala flaskhalsar.

(17) En europeisk flyginformationsregion (EFIR – European Flight Information Region) som omfattar luftrummet under medlemsstaternas ansvar bör underlätta gemensam planering och integrerad drift för att lösa problemet med **lokala och** regionala flaskhalsar.

Motivering

En exaktare lydelse.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 21a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(21a) Den planerade reformen av Eurocontrol bör äga rum innan denna förordning träder i kraft.

Motivering

Den planerade reformen av Eurocontrol bör slutföras innan den andra uppsättningen föreskrifter för det gemensamma europeiska luftrummet (SES II) börjar förverkligas, för att de delar av Eurocontrol som kan anförtros olika uppgifter med stöd av denna förordning verkligen ska vara oberoende.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 21b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(21b) Den planerade reformen av Eurocontrol bör genomföras på ett sådant sätt att de europeiska uppgifter som anförtros Eurocontrol med stöd av förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet är förenliga med och inte motverkar andra aspekter av Eurocontrols uppgifter och befogenheter såsom en internationell organisation.

Motivering

Kommissionen bör vederbörligen klarlägga sitt förstärkta samarbete med Eurocontrol för att genomföra sin politik. Ett första steg i riktning mot detta kunde vara ett ramavtal, där det ska tas hänsyn till organisationens Europaomfattande karaktär.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 22

Kommissionens förslag

(22) Lämpliga åtgärder bör införas för att förbättra flödesplaneringens effektivitet i syfte att bistå existerande operativa enheter, däribland Eurocontrols centrala enhet för flödeskontrolltjänst, för att säkerställa effektiva flygoperationer. I kommissionens meddelande om en handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser understryks vidare att det är nödvändigt att se till att ankomst- och avgångstider **stämmer överens** med färdplaner.

Ändringsförslag

(22) Lämpliga åtgärder bör införas för att förbättra flödesplaneringens effektivitet i syfte att bistå existerande operativa enheter, däribland Eurocontrols centrala enhet för flödeskontrolltjänst, för att säkerställa effektiva flygoperationer. I kommissionens meddelande om en handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser understryks vidare att det är nödvändigt att se till att ankomst- och avgångstider **på lämpligt sätt samordnats** med färdplaner.

Motivering

Förslaget syftar, förutom till bättre säkerhet och effektivitet, också till ökad förutsägbarhet. Mot bakgrund av detta anses det ofrånkomligt med en form av samordning mellan färdplaner och ankomst- och avgångstider.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 23a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(23a) Samstämmighet mellan flygledningstjänsten och flygplatskapaciteten är en förutsättning för att det gemensamma europeiska luftrummet ska fungera effektivt och bra. I sin studie "Challenges of Growth 2008" understryker Eurocontrol att utbyggnaden av flygplatskapaciteten fortfarande är en stor utmaning. Även om nuvarande flygplatskapacitet används så bra som möjligt kommer Europa på längre sikt att fortsätta drabbas av kapacitetsbrister på marken. Ett EU-observationsorgan för flygplatskapacitet kan här spela en

nyckelroll genom att tillhandahålla den objektiva information som medlemsstaterna behöver för att genomföra de handlingsprogram som krävs för att anpassa flygplatskapaciteten till flygledningstjänstens kapacitet, utan att därmed inkräkta på medlemsstaternas behörighet.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 26

Kommissionens förslag

(26) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter.

Ändringsförslag

(26) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter, ***något som bör ske inom en tidsram som är lämplig för att de tidsfrister som uppställts i förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet ska kunna hållas.***

Motivering

Det är med hjälp av genomförandebestämmelserna som lagstiftningen i själva verket omsätts i praktiken. Därför bör dessa genomförandebestämmelser läggas fram i lämplig tid för att de tidsfrister som uppställts i denna förordning ska kunna iakttas. Kommissionen bör så fort som möjligt, och senast en månad efter att förordningen trätt i kraft, komma med en konsekvent färdplan för hur genomförandebestämmelserna ska utarbetas och då ta hänsyn till deras prioriterade karaktär och de sammanhang de ingår i.

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 26a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(26a) Beslut om tidsramen bör fattas av kommissionen inom 30 dagar efter det att denna förordning trätt i kraft.

Motivering

Det är med hjälp av genomförandebestämmelserna som lagstiftningen i själva verket omsätts i praktiken. Därför bör dessa genomförandebestämmelser läggas fram i lämplig tid för att de tidsfrister som uppställts i denna förordning ska kunna iakttas. Kommissionen bör så fort som möjligt, och senast en månad efter att förordningen trätt i kraft, komma med en konsekvent färdplan för hur genomförandebestämmelserna ska utarbetas och då ta hänsyn till deras prioriterade karaktär och de sammanhang de ingår i.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning – ändringsakt Artikel -1 (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel -1

Genomförandet av detta regelverk ska inplaneras i full överensstämmelse med utvecklingen av projektet SESAR, varvid syftet ska vara att få till stånd ett gemensamt europeiskt luftrum innan den tredje fasen av ibruktagandet av SESAR påbörjas.

Motivering

Ibruktagandet av SESAR från och med 2014 bör ske direkt utgående från det gemensamma luftrummet, i stället för utgående från funktionella luftrumsblock, för att onödiga kostnadsdubblingar ska kunna undvikas. Man bör försöka få till stånd det gemensamma luftrummet jämsides med att SESAR utvecklas.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning – ändringsakt Artikel 1 – led 2 – led -a (nytt) Förordning (EG) nr 549/2004 Artikel 2 – led -a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-a) Följande led -a ska läggas till:

-a) rätt till transit: flygbolags rätt vid internationella flygningar att flyga över ett lands territorium utan att landa, i enlighet med artikel 15 i

Chicagokonventionen.

Motivering

EU måste få möjlighet att vidta åtgärder om tredjeländer (Ryssland) kräver EU-flygbolag på betalning för överflygning av tredjeländernas territorium och sådana betalningskrav bryter mot internationella överenskommelser (Chicagokonventionen) som länderna i fråga undertecknat. Det här behövs ofrånkomligen också i sådana fall, då något tredjeland föreslår orimligt långa övergångstider för att avskaffa eller bara modernisera överflygningsavgifterna. Eftersom avgifterna innebär en fortgående diskriminering av EU-flygbolagen bör EU i sin tur kunna vidta åtgärder för att vägra eller begränsa rätten för ett eller flera flygbolag från det berörda tredjelandet att flyga över EU:s territorium, för att landet i fråga ska motiveras att ta bort de ovannämnda avgifterna eller betalningarna.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 2 – led ca (nytt)

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 2 – punkt 15

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ca) Artikel 2.15 ska ändras på följande sätt:

15. certifikat: ett dokument som i någon form utfärdas av en medlemsstat eller ett gemenskapsorgan med iakttagande av nationell lagstiftning eller av gemenskapslagstiftningen, och där det bekräftas att en leverantör av flygtrafiktjänster uppfyller kraven för att tillhandahålla en viss tjänst.

Motivering

Det kommer att finnas en övergångstid mellan att den nuvarande förordningen träder i kraft och att vissa bestämmelser i förordning (EG) nr 216/2008 träder i kraft (EASA-förordningen, i sin ändrade lydelse enligt KOM(2008)0390). Genom den föreslagna ändringen tas det hänsyn till att man måste anpassa sig efter denna övergång.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 2 – led ea (nytt)

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 2 – punkt 23a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ea) Följande punkt ska införas som punkt 23a:

23a. flyginformationstjänst: verksamhet med uppgift att ge råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.

Motivering

Den föreslagna ändringen stämmer överens med Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) definitioner.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 2 - led eb (nytt)

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 2 – punkt 23b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

eb) Följande punkt ska införas som punkt 23b:

23b. alarmeringstjänst: verksamhet med uppgift att underrätta relevanta organisationer om flygplan som behöver eftersöknings- och räddningstjänst och bistå dessa organisationer utgående från situationens krav.

Motivering

Den föreslagna ändringen stämmer överens med Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) definitioner.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 2 – led f

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 2 – punkt 25

Kommissionens förslag

25. funktionellt luftrumsblock: ett luftrumsblock som grundas på operativa krav och inrättas oavsett nationsgränser, där tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och tillhörande funktioner optimeras **och/eller** integreras.”

Ändringsförslag

25. funktionellt luftrumsblock: ett luftrumsblock som grundas på operativa krav och inrättas oavsett nationsgränser, där tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och tillhörande funktioner optimeras, integreras **och baseras på kvalitet, på ansvar av en leverantör av flygtrafiktjänster och med hjälp av ett förstärkt internationellt samarbete medlemsstaterna sinsemellan samt mellan medlemsstater och tredjeländer.**”

Motivering

I den föreslagna ändringen återspeglas behovet av hänsynstagande till kvalitetsmålen, i den form de fastställts i artikel 11. Dessutom betonas medlemsstaternas åtagande att påskynda inrättandet av funktionella luftrumsblock som en mellanetapp på väg mot målet att få till stånd ett gemensamt europeiskt luftrum.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 2 – led fa (nytt)

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 2 – punkt 25a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

fa) Följande punkt ska införas som punkt 25a:

25a. funktionellt oberoende: förmågan till självständigt beslutsfattande hos en institution, ett organ eller en organisation, oberoende av andra organ, i förening med självständigt budgetgenomförande, tillräckliga personella och ekonomiska resurser för fullgörandet av sina skyldigheter och en opartisk befogenhetsutövning under insynsvänliga

former.

Motivering

Medlemsstaterna har tidigare gått med på att nationella organ och tillsynsmyndigheter inom andra områden (alltså telekommunikationer, energi- och gasmarknaderna) ska vara "funktionellt oberoende". Samma bör gälla inom luftfarten. Eftersom medlemsstaterna redan under de gångna fyra åren inrättat sina nationella tillsynsmyndigheter bör bestämmelserna nu ta sikte på att åstadkomma funktionellt oberoende till undvikande av intressekonflikter samt på att skapa ytterligare klarhet i hur det ska gå till när en gemensam nationell tillsynsmyndighet utses. Om de nationella tillsynsmyndigheterna inte får åtminstone funktionellt oberoende, då kommer det att gå långsamt för dem att samarbeta inom ramen för nuvarande lagstiftning, i den mån inte samarbetet helt omöjliggörs.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 2 - led fb (nytt)

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 2 – punkt 36a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

fb) Följande punkt ska införas som punkt 36a:

36a. ett gemensamt europeiskt luftrum: ett sammanhängande alleuropeiskt nät av flygvägar, flygvägsförvaltning och system för flygledningstjänst, vilket bygger uteslutande på effektivitetsrelaterade och tekniska hänsynstaganden och inte på nationella eller regionala gränser och där tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och tillhörande funktioner optimeras och integreras med hjälp av funktionella luftrumsblock till nytta för luftrumets användare.

Motivering

Det är framför allt tolkningsskiljaktigheter i fråga om begreppet "ett gemensamt europeiskt luftrum" som bromsat upp arbetet med att åstadkomma ett sådant. Ett gemensamt europeiskt luftrum innebär ett politiskt engagemang till förmån för enhet och samarbete på grundval av gemensamma tekniska krav och, på längre sikt, på grundval av gemensam teknik och utrustning samt gemensamma konstruktionsmodeller och förfaranden. Därför behövs det en klar definition av vad detta ska resultera i.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 3

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 4 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska, **efter eget val**, antingen tillsammans eller var för sig, utse eller inrätta ett eller flera organ som sin nationella tillsynsmyndighet som ska åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt denna förordning och enligt de åtgärder som avses i artikel 3.1.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska antingen tillsammans eller var för sig, utse eller inrätta ett eller flera organ som sin nationella tillsynsmyndighet som ska åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt denna förordning och enligt de åtgärder som avses i artikel 3.1.

Motivering

En lämpligare lydelse.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 3

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 4 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna ska se till att de nationella tillsynsmyndigheterna utövar sina befogenheter **opartiskt** och på ett öppet sätt. De ska också se till att personalen vid de nationella tillsynsmyndigheterna och de personer som ingår i deras ledning agerar **oberoende**, opartiskt och på ett öppet sätt.

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna ska se till att de nationella tillsynsmyndigheterna utövar sina befogenheter **självständigt** och på ett öppet sätt. De ska också se till att personalen vid de nationella tillsynsmyndigheterna och de personer som ingår i deras ledning agerar **självständigt**, opartiskt och på ett öppet sätt. **Denna självständighet ska uppnås genom tillämpning av lämpliga förvaltnings- och kontrollmekanismer.**

Motivering

Vi vill foga ordet "självständigt" till beskrivningen av de nationella tillsynsmyndigheternas befogenhetsutövning men samtidigt beakta nationella bestämmelser.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 6

Kommissionens förslag

Utan att det inverkar på kommitténs och Eurocontrols roll, ska kommissionen inrätta ett rådgivande organ för industrin, som ska bestå av leverantörer av flygtrafiktjänster, sammanslutningar för luftfrummets användare, flygplatser, tillverkningsindustrin och representativa yrkesorganisationer. Detta organ ska bistå kommissionen i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet."

Ändringsförslag

Utan att det inverkar på kommitténs och Eurocontrols roll, ska kommissionen inrätta ett rådgivande organ för industrin, som ska bestå av leverantörer av flygtrafiktjänster, sammanslutningar för luftfrummets användare, flygplatser, tillverkningsindustrin och representativa yrkesorganisationer. Detta organ ska **ha som sin enda uppgift att** bistå kommissionen i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet."

Motivering

Den föreslagna ändringen är ägnad att understryka att det rådgivande organet för industrin ska ha en enbart rådgivande roll.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 - led 5a (nytt)

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 7

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5a. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

Gemenskapen skall stödja och ha som mål att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till att omfatta länder som inte är medlemmar av Europeiska unionen. I detta syfte skall

gemenskapen sträva efter att, antingen inom ramen för avtal med angränsande tredje länder eller inom ramen för Eurocontrol eller avtalen om funktionella luftrumsblock, utvidga räckvidden av denna förordning och av de åtgärder som anges i artikel 3 till att omfatta dessa länder.

Motivering

Det gemensamma europeiska luftrummet bör möjliggöra en vidareutveckling och tjäna som modell för våra internationella partner genom att utgöra ett exempel på hur man steg för steg kan gå framåt på väg mot det större målet som heter ett världsomfattande luftrum. Det gemensamma europeiska luftrummet bör också med hjälp av funktionella luftrumsblock utsträckas till tredjeländer.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 8 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. För utvecklingen av genomförandebestämmelser får kommissionen ge Eurocontrol i uppdrag att fastställa de uppgifter som ska utföras samt tidsplanen för dessa. ***I detta sammanhang ska kommissionen sträva efter att på bästa möjliga sätt tillämpa Eurocontrols metoder*** för att ***involvera och samråda med alla*** berörda parter, om dessa metoder motsvarar kommissionens praxis för insyn och samrådsförfaranden och inte strider mot kommissionens institutionella skyldigheter. Kommissionen ska handla i enlighet med förfarandet i artikel 5.2.

Ändringsförslag

2. För utvecklingen av genomförandebestämmelser får kommissionen ge Eurocontrol ***eller något annat organ*** i uppdrag att fastställa de uppgifter som ska utföras samt tidsplanen för dessa, ***vilket ska ske med full hänsyn tagen till gällande prioriteringar samt för att följa de tidsfrister som fastställts i denna förordning, i samråd med det rådgivande organet för industrin, den branschvisa dialogkommittén*** och övriga berörda parter, om dessa metoder motsvarar kommissionens praxis för insyn och samrådsförfaranden och inte strider mot kommissionens institutionella skyldigheter. Kommissionen ska handla i enlighet med förfarandet i artikel 5.2.

Motivering

I den föreslagna ändringen tas det hänsyn till behovet av vederbörligt samråd med berörda parter och där understryks också rollen för det rådgivande organet för industrin och den branschvisa dialogkommittén. Dessutom klargörs det att genomförandebestämmelserna kan utarbetas av olika organisationer.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 8 – punkt 4 – inledningen

Kommissionens förslag

4. Kommissionen får, i enlighet med förfarandet i artikel 5.3, **vidta alternativa åtgärder för att uppnå de mål som omfattas av det aktuella mandatet**

Ändringsförslag

4. Kommissionen får, i enlighet med förfarandet i artikel 5.3, **ge uppdrag åt något annat organ**

Motivering

I den föreslagna ändringen tas det hänsyn till behovet av vederbörligt samråd med berörda parter och där understryks också rollen för det rådgivande organet för industrin och den branschvisa dialogkommittén. Dessutom klargörs det att genomförandebestämmelserna kan utarbetas av olika organisationer.

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 8 – stycke 4 – led b

Kommissionens förslag

b) om kommissionen, i samråd med **kommittén**, anser att

Ändringsförslag

b) om kommissionen, i samråd med **det rådgivande organet för industrin, den branschvisa dialogkommittén och övriga berörda parter**, anser att

Motivering

I den föreslagna ändringen tas det hänsyn till behovet av vederbörligt samråd med berörda parter och där understryks också rollen för det rådgivande organet för industrin och den

branschvisa dialogkommittén. Dessutom klargörs det att genomförandebestämmelserna kan utarbetas av olika organisationer.

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5. Kommissionen ska handla i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 **utgår**

a) om kommissionen beslutar att inte tilldela Eurocontrol ett mandat enligt punkt 2, eller

b) när de genomförandebestämmelser som ska antas inte faller inom Eurocontrols ansvarsområde.”

Motivering

I den föreslagna ändringen tas det hänsyn till behovet av vederbörligt samråd med berörda parter och där understryks också rollen för det rådgivande organet för industrin och den branschvisa dialogkommittén. Dessutom klargörs det att genomförandebestämmelserna kan utarbetas av olika organisationer.

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 7

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 10 – stycke 2 – strecksats 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”– **alla** grupper av luftrummetts användare,”

”– **luftrummetts användare eller** grupper av luftrummetts användare,”

Motivering

Följer definitionen av begreppet luftrummetts användare. Här ingår också militära myndigheter.

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 11

Kommissionens förslag

1. För att förbättra kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner inom det gemensamma europeiska luftrummet ska **kommissionen införa** ett kvalitetssystem. **Detta system** ska särskilt omfatta **följande**:

a) **Regelbunden granskning, övervakning och benchmarking av kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner samt särskilda studier där särskilda frågor behandlas.**

b) **Förfaranden och ansvarighet för insamling, validering, granskning, bedömning och spridning av data som rör kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner från alla relevanta parter, däribland flygplatsoperatörer, flygplatssamordnare, leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, nationella tillsynsmyndigheter, medlemsstater och Eurocontrol.**

c) **Lämpliga nyckelområden ur kvalitetshänseende i enlighet med ICAO:s dokument nr 9854 Global Air Traffic Management Operational Concept**, där så är nödvändigt anpassade för att ta hänsyn till särskilda behov inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och relevanta mål för dessa områden;**

d) **Centrala kvalitetsindikatorer för att mäta kvaliteten och fastställa mål.**

e) **Fastställa kvalitetsmål på gemenskapsnivå, deras respektive referensperioder på minst tre och högst fem år och lämpliga konvergenskriterier i**

Ändringsförslag

1. För att förbättra kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner inom det gemensamma europeiska luftrummet ska **det införas** ett kvalitetssystem **för flygtrafiktjänster och nätfunktioner, efter samråd med de intressenter som avses i artikel 10. Det** ska omfatta:

a) **Gemenskapsomfattande kvalitetsmål inom lämpliga nyckelområden ur kvalitetshänseende, bland dem säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.**

b) **Nationella eller regionala kvalitetsplaner med kvalitetsmål som ska garantera konsekvensen med de gemenskapsomfattande kvalitetsmålen.**

c) **Regelbunden granskning, övervakning och benchmarking av kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner.**

enlighet med förfarandet i artikel 5.3.

f) Kriterier för de nationella tillsynsmyndigheternas utarbetande av nationella eller regionala kvalitetsplaner. Dessa planer ska särskilt

- baseras på tjänsteleverantörernas affärsplaner,*
- ta upp alla kostnadskomponenter i den nationella eller regionala kostnadsbasen,*
- inbegripa bindande kvalitetsmål som är förenliga med kvalitetsmålen på gemenskapsnivå,*
- vara föremål för samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för lufttrummet användare, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare.*

g) Kriterier och förfaranden för att bedöma, godkänna, övervaka och säkerställa de nationella eller regionala kvalitetsplanerna, däribland

i) kommissionens bedömning av de nationella eller regionala kvalitetsplanerna för att säkerställa att de åtminstone kollektivt uppfyller målen på gemenskapsnivå,

ii) kommissionens godkännande av de nationella eller regionala kvalitetsplanerna, i enlighet med förfarandet i artikel 5.3,

iii) övervakning av genomförandet av de nationella eller regionala kvalitetsplanerna, inbegripet lämpliga varningsmekanismer,

iv) bedömning av om kvalitetsmålen uppnåtts som utförs en gång om året samt vid slutet av referensperioden, samt fastställandet av nya mål för nästa referensperiod,

v) korrigeringsåtgärder, inbegripet lämpliga positiva och/eller negativa incitament, som medlemsstaterna ska tillämpa om de nationella eller regionala

målen inte möts på årsbasis eller i slutet av referensperioden.

2. Utan att det påverkar kommitténs uppgifter kan kommissionen utse Eurocontrol eller **något annat behörigt offentligt** organ att agera som ett organ för kvalitetsgranskning.

Kvalitetsgranskningsorganet ska bistå kommissionen **i** genomförandet av det kvalitetssystem som avses i punkt 1.

Kommissionen ska se till att kvalitetsgranskningsorganet agerar oberoende när det utför de uppgifter som kommissionen tilldelat det.

3. Kommissionen ska anta närmare genomförandebestämmelser för denna artikel i enlighet med artikel 8.”

2. I enlighet med förfarandet i artikel 5.3 kan kommissionen utse Eurocontrol eller **ett oberoende organ med lämpliga kvalifikationer** att agera som ett organ för kvalitetsgranskning.

Kvalitetsgranskningsorganet ska bistå kommissionen, **i samverkan med de nationella tillsynsmyndigheterna, samt hjälpa de nationella tillsynsmyndigheterna med** genomförandet av det kvalitetssystem som avses i punkt 1. Kommissionen ska se till att kvalitetsgranskningsorganet agerar oberoende när det utför de uppgifter som kommissionen tilldelat det.

3.a) De gemenskapsomfattande kvalitetsmålen för leverantörer av flygtrafiktjänster och nätfunktioner ska antas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 5.2, efter det att hänsyn tagits till relevant information från nationella tillsynsmyndigheter på nationell eller regional nivå.

b) De nationella eller regionala planer som avses i led b ska upprättas av de nationella tillsynsmyndigheterna. Planerna ska innefatta bindande nationella eller regionala mål och ett lämpligt incitamentssystem, i den form det antagits av medlemsstaten eller medlemsstaterna. Planerna ska upprättas i samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumets användare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare.

c) Kommissionen ska anta de nationella och regionala planerna i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 och se till att det råder konsekvens mellan de nationella eller regionala målen och de gemenskapsomfattande kvalitetsmålen.

Om kommissionen konstaterar att de nationella eller regionala målen och

lämpliga åtgärder inte är adekvata för kommissionen, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.2, besluta att den eller de berörda nationella tillsynsmyndigheterna ska vidta korrigeringsåtgärder. Sådana korrigeringsåtgärder ska anmälas till kommissionen och godkännas i enlighet med förfarandet i artikel 5.2.

d) En referensperiod ska omfatta minst tre och högst fem år. Varje år och dessutom vid utgången av varje referensperiod ska det ses efter om målen nåtts och nya mål ska fastställas för den följande referensperioden. Den första referensperioden ska omfatta perioden fram till 2011. Under denna period ska medlemsstaterna och/eller de nationella tillsynsmyndigheterna, om de nationella eller regionala målen inte nåtts, tillämpa korrigeringsåtgärder i enlighet med artikel 11.3 c.

e) Kommissionen ska med jämna mellanrum bedöma om kvalitetsmålen nåtts och lägga fram resultaten för kommittén för det gemensamma luftrummet.

4. I kvalitetssystemet enligt punkt 1 ska följande förfaranden ingå:

a) Insamling, validering, undersökning, utvärdering och spridning av relevanta uppgifter om kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner från alla relevanta parter, bland dem leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumets användare, flygplatsoperatörer, nationella tillsynsmyndigheter, medlemsstaterna och organet för kvalitetsgranskning.

b) Urval av lämpliga nyckelområden ur kvalitetshänseende i enlighet med ICAO:s dokument nr 9854 "Global Air Traffic Management Operational Concept", vilka harmoniserats med kvalitetssystemet i huvudplanen för flygledningstjänsten, innefattar bl.a. säkerhet, miljö, kapacitet

och kostnadseffektivitet och vid behov anpassats för att ta hänsyn till särskilda behov inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och relevanta mål för dessa områden, samt definition av en begränsad uppsättning centrala kvalitetsindikatorer för att mäta kvaliteten.

c) Upprättande av gemenskapsomfattande kvalitetsmål, vilka ska definieras med hänsyn tagen till information som identifierats på nationell nivå eller på nivå av funktionella luftrumsblock.

d) Övervakning av de nationella eller regionala kvalitetsplanerna, inbegripet lämpliga varningsmekanismer.

e) Införandet av principerna för en ”rättvisekultur”.

Kommissionen kan bygga ut förteckningen i denna punkt med ytterligare förfaranden. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i (hänvisning till artikel).

5. Då kvalitetssystemet utarbetas ska det tas hänsyn till att flygtrafiktjänster en route, terminaltjänster och nätfunktioner skiljer sig från varandra och att detta bör beaktas, framför allt vid kvalitetsmätningen.

6. Med tanke på kvalitetssystemets närmare funktion ska kommissionen, inom lämplig tid för att de frister som fastställts i denna förordning ska kunna följas, anta genomförandebestämmelser för denna artikel i enlighet med förfarandet i artikel 8.

Genomförandebestämmelserna ska innefatta följande:

a) Innehållet i och tidsplanen för de förfaranden som avses i punkt 4.

b) Referensperioden och intervallen för

bedömningen av om kvalitetsmålen nåtts och för fastställandet av nya mål.

c) Kriterierna enligt vilka de nationella tillsynsmyndigheterna ska upprätta de nationella eller regionala kvalitetsplanerna med de nationella eller regionala kvalitetsmålen och incitamentssystemen ska

i) baseras på affärsplanerna hos leverantörerna av flygtrafiktjänster,

ii) ta upp alla kostnadskomponenter i den nationella eller regionala kostnadsbasen,

iii) inbegripa bindande kvalitetsmål som är förenliga med kvalitetsmålen på gemenskapsnivå.

d) Kriterier för bedömning av om de nationella eller regionala målen är konsekventa med de gemenskapsomfattande kvalitetsmålen under referensperioden.

e) Allmänna principer för hur medlemsstaterna på nationell eller regional nivå ska upprätta incitamentssystem för leverantörer av flygtrafiktjänster.

f) Lämpliga varningsmekanismer för övervakning av genomförandet av de nationella eller regionala kvalitetsplanerna.

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led -9 (nytt)

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 12 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-9. Artikel 12.2 ska ändras på följande sätt:

2. Kommissionen skall regelbundet granska hur denna förordning och de

åtgärder som anges i artikel 3 tillämpas, och rapportera detta till Europaparlamentet och rådet, varvid det första rapporteringstillfället skall infalla 18 månader efter denna förordnings ikraftträdande, och därefter varje år. Kommissionen får i detta syfte begära upplysningar av medlemsstaterna som går utöver de upplysningar som finns i de rapporter som dessa har lämnat in i enlighet med punkt 1.

Motivering

En lämpligare tidsram.

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led -1 (nytt)

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 2 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1. I artikel 2 ska punkt 2 ersättas med följande:

2. I detta syfte skall varje nationell tillsynsmyndighet organisera lämpliga inspektioner och undersökningar, däribland kontroller av huruvida personalstyrkan är tillräcklig, för att kontrollera överensstämmelsen med kraven i denna förordning. Den berörda leverantören av flygtrafiktjänster ska underlätta detta arbete.

Motivering

Tidigare erfarenheter har visat att personalbrist i flygtrafiksektorn kan utgöra en säkerhetsrisk.

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led -4 (ny)

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 7 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-4. Artikel 7.3 ska ändras på följande sätt:

3. Nationella tillsynsmyndigheter skall utfärda certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster om de uppfyller de gemensamma krav som avses i artikel 6. Certifikat får utfärdas för varje enskild flygtrafiktjänst som definieras i artikel 2 i ramförordningen *också i det fall att det levereras paket av sådana tjänster, bland annat de fall då en leverantör av flygtrafiktjänster, oavsett rättslig status, driver och underhåller sina egna kommunikations-, navigations- och övervakningssystem. Certifikaten skall regelbundet kontrolleras*

Motivering

Syftet med den föreslagna ändringen är att tillförsäkra en hög kvalitet på tjänsterna hos de leverantörer av flygtrafiktjänster som levererar tjänsterna i form av hela paket. Om certifikaten utfärdas gemensamt för alla de tjänster som levererats kan dessa tjänsteleverantörer få möjlighet att försumma kvaliteten inom vissa områden av sin verksamhet, vilket kan komma att äventyra säkerheten överlag.

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 5

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 8 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

En medlemsstat ska inte vägra att utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster till följd av att dess nationella rättssystem kräver att leverantörer av flygtrafikledningstjänster

Vid tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster ska medlemsstaterna se till att deras respektive rättssystem inte hindrar efterlevnaden av denna artikel samt

som tillhandahåller tjänster i ett luftrum som faller under den medlemsstatens ansvar

artikel 10.3 genom att kräva att leverantörer av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller tjänster i en medlemsstats luftrum ska falla under den medlemsstatens ansvar

Motivering

Införandet i den nationella lagstiftningen av begränsningar i tillhandahållandet av gränsöverskridande tjänster skulle kunna utgöra ett hinder för utvecklingen av det gemensamma europeiska luftrummet.

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 5 – led aa (nytt)

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 8 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

aa) Punkt 2 ska ersättas med följande:

2. Medlemsstaterna skall fastställa de rättigheter och skyldigheter som skall uppfyllas av de leverantörer av flygtrafiktjänster som utnämns. Sådana skyldigheter får innehålla villkor för att tidsanpassat tillhandahålla relevant information som är lämplig för att fastställa identiteten på alla luftfartygsrörelser i det luftrum som de är ansvariga för.

Motivering

En lämpligare lydelse.

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 5 – led ab (nytt)

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 8 – punkt 3

ab) Punkt 3 ska ersättas med följande:

3. Medlemsstaterna har handlingsfriheten att välja en leverantör av flygtrafiktjänster på villkor att den senare uppfyller de krav och villkor som avses i artiklarna 6 och 7.

Motivering

En lämpligare lydelse.

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 6

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 9a – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att **inrätta** funktionella luftrumsblock **så snart som möjligt och** senast före utgången av **2012** i syfte att uppnå **maximal** kapacitet och effektivitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet och för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå samt bidra till lufttransportsystemets övergripande kvalitet och en minskad miljöpåverkan. Medlemsstaterna ska samarbeta med varandra i största möjliga utsträckning för att säkerställa överensstämmelse med denna bestämmelse.

Ändringsförslag

1. **Kommissionen** och medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att **ta i bruk** funktionella luftrumsblock senast före utgången av **2011** i syfte att uppnå **optimal** kapacitet och effektivitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst inom det gemensamma europeiska luftrummet och för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå samt bidra till lufttransportsystemets övergripande kvalitet **i full konsekvens med kvalitetsplanen** och en minskad miljöpåverkan. Medlemsstaterna ska samarbeta med varandra **samt, i förekommande fall, med tredjeländer och framför allt med angränsande funktionella luftrumsblock**, i största möjliga utsträckning för att säkerställa överensstämmelse med denna bestämmelse.

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 6

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 9a – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. För att det ska gå lättare att få till stånd ett gemensamt europeiskt luftrum med hjälp av funktionella luftrumsblock ska kommissionen utse en prominent politisk personlighet till systemsamordnare för de funktionella luftrumsblocken (samordnaren).

Motivering

Såsom i det lyckade exemplet med de prioriterade projekten inom de transeuropeiska transportnäten kommer det i själva verket att gå snabbare att förverkliga de funktionella luftrumsblocken samt att i framtiden sammanslå dem, om det utses en systemsamordnare för dem. För att vi ska kunna försöka nå en politisk samsyn mellan medlemsstaterna är det bättre om samordnaren är en prominent politisk personlighet snarare än en tekniskt sakkunnig.

Ändringsförslag 43

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 6

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 9a – punkt 1b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1b. Samordnaren ska utses av kommissionen i överenskommelse med medlemsstaterna och efter samråd med Europaparlamentet.

Motivering

Lämpliga former för interinstitutionellt samråd bör följas.

Ändringsförslag 44

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 6

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 9a – punkt 1c (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1c. Samordnaren ska framför allt underlätta avtalsingåendet på hög nivå och bistå med att bäst lösa svårigheter, för att det ska gå snabbare att inrätta funktionella luftrumsblock och samordna dem, och dessutom se till att de funktionella luftrumsblocken vederbörligen harmoniseras och står i konsekvens med bestämmelserna i förordningen.

Motivering

Såsom i det lyckade exemplet med de prioriterade projekten inom de transeuropeiska transportnäten kommer det i själva verket att gå snabbare att förverkliga de funktionella luftrumsblocken samt att i framtiden sammanslå dem, om det utses en systemsamordnare för dem. För att vi ska kunna försöka nå en politisk samsyn mellan medlemsstaterna är det bättre om samordnaren är en prominent politisk personlighet snarare än en tekniskt sakkunnig.

Ändringsförslag 45

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 6

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 9a – punkt 1d (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1d. Samordnaren ska rapportera direkt till kommissionen och nära samarbeta med kommittén för det gemensamma luftrummet, Eurocontrol, organet för kvalitetsgranskning och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

Motivering

Såsom i det lyckade exemplet med de prioriterade projekten inom de transeuropeiska transportnäten kommer det i själva verket att gå snabbare att förverkliga de funktionella luftrumsblocken samt att i framtiden sammanslå dem, om det utses en systemsamordnare för dem. För att vi ska kunna försöka nå en politisk samsyn mellan medlemsstaterna är det bättre om samordnaren är en prominent politisk personlighet snarare än en tekniskt sakkunnig.

Ändringsförslag 46

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 6

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 9a – punkt 2 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ca) vara konsekventa med de kvalitetsmål som uppställts i artikel 11 i ramförordningen och senare lagstiftning,

Motivering

Tryggar konsekvensen med föreskrifterna för kvalitetssystemet.

Ändringsförslag 47

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 6

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 9a – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. Ett funktionellt luftrumsblock ska inrättas endast genom ömsesidig överenskommelse mellan alla de medlemsstater som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i det funktionella luftrumsblocket, **eller genom ett tillkännagivande från en medlemsstat i det fall då det luftrum som omfattas av blocket helt faller inom dess ansvarsområde.** Innan ett funktionellt luftrumsblock inrättas ska den berörda medlemsstaten eller de berörda

3. Ett funktionellt luftrumsblock ska inrättas endast genom ömsesidig överenskommelse mellan alla de medlemsstater, **och, i förekommande fall, de tredjeländer,** som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i det funktionella luftrumsblocket. Innan ett funktionellt luftrumsblock inrättas ska den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna överlämna erforderliga uppgifter till kommissionen, **samordnaren,** de övriga medlemsstaterna och andra

medlemsstaterna överlämna erforderliga uppgifter till kommissionen, de övriga medlemsstaterna och andra berörda parter för att de ska kunna bedöma om kraven i punkt 2 är uppfyllda och eventuellt inkomma med synpunkter.

berörda parter för att de ska kunna bedöma om kraven i punkt 2 är uppfyllda och eventuellt inkomma med synpunkter.

Motivering

En enda medlemsstat kan inte själv inrätta ett funktionellt luftrumsblock. Däremot skulle tredjeländer kunna ingå i de funktionella luftrumsblocken.

Ändringsförslag 48

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 6

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 9a – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Vid problem mellan två eller flera medlemsstater om ett gränsöverskridande funktionellt luftrumsblock som rör luftrum som faller inom deras ansvarsområden, kan de berörda medlemsstaterna tillsammans överlämna ärendet till ***kommittén för det gemensamma luftrummet för yttrande***. ***Yttrandet*** ska tillställas de berörda medlemsstaterna. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska medlemsstaterna ta hänsyn till ***detta yttrande*** för att finna en lösning.

Ändringsförslag

5. Vid problem mellan två eller flera medlemsstater om ett gränsöverskridande funktionellt luftrumsblock som rör luftrum som faller inom deras ansvarsområden, kan de berörda medlemsstaterna tillsammans överlämna ärendet till ***samordnaren***. ***Samordnaren ska ta initiativ till möten med alla berörda parter, för att en överenskommelse ska kunna nås, och avge rapport till kommissionen om resultaten av mötena, åtföljd av lämpliga rekommendationer***. ***Rekommendationerna*** ska ***också*** tillställas de berörda medlemsstaterna. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska medlemsstaterna ta hänsyn till ***rekommendationerna*** för att finna en lösning.

Motivering

För att följa allt det ovensagda klarläggs här samordnarens uppgifter.

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 6a (ny)

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 11

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6a. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

Medlemsstaterna ska inom ramen för den gemensamma transportpolitiken vidta nödvändiga åtgärder för att se till att det mellan behöriga civila och militära myndigheter upprättas *eller förnyas* skriftliga överenskommelser eller likvärdiga juridiska överenskommelser avseende förvaltningen av särskilda luftrummblock.

Motivering

Mot bakgrund av de ändringar den nuvarande förordningen fört med sig ter det sig nödvändigt att förnya den överenskommelse, som undertecknats mellan civila och militära myndigheter 2004.

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 9 – led a – led i

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 15 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”a) Den kostnad som ska fördelas mellan luftrummet användare ska vara den fastställda kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration.”

”a) Den kostnad som ska fördelas mellan luftrummet användare ska vara den fastställda kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration. **Den fastställda kostnaden ska bygga på de kvalitetsmål som fastställts i enlighet med artikel 11 i ramförordningen och ska bidra till**

kostnadseffektivitet i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 14 i den här förordningen.”

Motivering

I enlighet med artikel 11 i ramförordningen (EG) nr 549/2004 och artikel 14 i förordning (EG) nr 550/2004 ska avgiftssystemet vara kostnadseffektivt, förutsatt att kvalitetsmålen uppfylls.

Ändringsförslag 51

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 9 – led a – led ii

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 15 – punkt 2 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ba) I fråga om de funktionella luftrumsblocken ska medlemsstaterna med hjälp av ramavtalet komma överens om en konvergensplan för att en enhetlig avgift ska kunna uppnås, vilken ska vara i enlighet med kvalitetssystemet.

Motivering

Avgifterna skulle vara konsekventa med gemensamt överenskomna konvergenskriterier, först inom de funktionella luftrumsblocken och sedan inom hela det gemensamma europeiska luftrummet.

Ändringsförslag 52

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 9 – led b – led ii

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 15 – punkt 3 – led ba

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”ba) Avgifter ska fastställas per kalenderår och omfatta minst tre och högst fem år.”

”ba) Avgifter ska fastställas per kalenderår och omfatta minst tre och högst fem år, med beaktande av såväl kvalitetsmålen som de aspekter som bidrar till kostnadsstrukturen för den tjänst som

tillhandahålls.”

Ändringsförslag 53

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 9 – led b – led iii

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 15 – punkt 3 – led c

Kommissionens förslag

”c) Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som ger en rimlig avkastning på tillgångar för att bidra till nödvändiga kapitalförbättringar.”

Ändringsförslag

”c) Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som ger en rimlig avkastning på tillgångar för att bidra till nödvändiga kapitalförbättringar, **förutsatt att de fastställda kvalitetsmålen har uppfyllts.**”

Motivering

I intäkterna från flygtrafiktjänster får det också ingå en rimlig kapitalavkastning, men detta kommer att bli fallet endast om kvalitetsmålen har uppfyllts.

Ändringsförslag 54

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 9 – led b – led iv

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 15 – punkt 3 – led e

Kommissionens förslag

e) Avgifterna ska främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå **en hög flygsäkerhetsnivå och kostnadseffektivitet** samt främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster. För detta ändamål, och i förhållande till de nationella eller regionala kvalitetsplanerna, får nationella tillsynsmyndigheter fastställa mekanismer, inbegripet stimulansåtgärder i form av ekonomiska **för- och nackdelar**, för att stimulera leverantörer av flygtrafiktjänster **och/eller luftrummetts användare** att **stödja förbättringar i tillhandahållandet**

Ändringsförslag

e) Avgifterna ska främja ett säkert, effektivt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster i syfte att uppnå **kvalitetsmålen** samt främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster. För detta ändamål, och i förhållande till de nationella eller regionala kvalitetsplanerna, får nationella tillsynsmyndigheter fastställa mekanismer, inbegripet stimulansåtgärder i form av ekonomiska **fördelar** och **påföljder**, för att stimulera leverantörer av flygtrafiktjänster att **nå kvalitetsmålen.**”

av flygtrafiktjänster, till exempel ökad kapacitet, minskning av förseningar och hållbar utveckling, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls.”

Motivering

Tryggar konsekvensen.

Ekonomiska incitament till bättre kvalitet bör inte inrikta sig på luftrumets användare. Kvalitetsförbättringen inom det gemensamma europeiska luftrummet bör gälla dem som levererar tjänster som de har monopol på. Alltså bör de ekonomiska fördelarna och påföljderna användas för att sporra tjänsteleverantörerna till att nå kvalitetsmålen.

Ändringsförslag 55

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 9 – led c

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 15 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen får, i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen, besluta att **avgifter ska användas för att finansiera gemensamma projekt som stödjer specifika kategorier av luftrumets användare och/eller leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att förbättra den gemensamma infrastrukturen för flygtrafiktjänster, tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och användningen av luftrummet, särskild sådana som kan vara nödvändiga för genomförandet av huvudplanen för flygledningstjänsten.** Sådana beslut ska identifiera det gemensamma projektet och särskilt ange tidsschemat för genomförandet, den kostnad som ska tas ut av luftrumets användare och fördelningen bland medlemsstaterna.

Ändringsförslag

4. **De gemensamma projekten bör vara upplagda för att hjälpa luftrumets användare och/eller leverantörer av flygtrafiktjänster med att förbättra den gemensamma infrastrukturen för flygtrafiktjänster, tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och användningen av luftrummet, vilket särskilt ska gälla projekt som kan vara nödvändiga för inrättandet av funktionella luftrumsblock och för genomförandet av huvudplanen för flygledningstjänsten. Kommissionen ska inom den fleråriga finansplanen föreslå ekonomiska resurser för finansiering av de gemensamma projekten, bland annat i form av anslag för de transeuropeiska nätverken, medel från Europeiska investeringsbanken och auktionsintäkter efter det att luftfarten integrerats i gemenskapens system för handel med utsläppsrätter, varvid finansieringen särskilt ska inrikta sig på att påskynda genomförandet av SESAR.** Kommissionen får även, i enlighet med

förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen **samt kostnadseffektivitetsprinciperna i artikel 14 i ramförordningen**, besluta att **kostnaderna** för gemensamma projekt **delvis får täckas med avgifter**. Sådana beslut ska identifiera det gemensamma projektet och särskilt ange tidsschemat för genomförandet, den kostnad som ska tas ut av luftrummet användare och fördelningen bland medlemsstaterna, **för att dubblering av kostnader och avgifter ska undvikas. Före beslutsfattandet ska kommissionen utföra en oberoende kostnads-nyttanalyt och ett omfattande samråd med syfte att i så hög grad som möjligt söka nå en överenskommelse med tjänsteleverantörerna och luftrummet användare. De gemensamma projekten ska göras till föremål för genomgående och öppen kostnadsredovisning.**

Ändringsförslag 56

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 12

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 18 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. De nationella tillsynsmyndigheterna får i enlighet med sin nationella lagstiftning, i likhet med kommissionen, inte röja förtrolig information.

Ändringsförslag

1. De nationella tillsynsmyndigheterna får i enlighet med sin nationella lagstiftning, i likhet med kommissionen **och samordnaren**, inte röja förtrolig information.

Motivering

Tryggar konsekvensen i hela texten.

Ändringsförslag 57

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 12

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 18 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Punkt 1 ska inte påverka de nationella tillsynsmyndigheternas eller kommissionens rätt röja information när detta behövs för att de ska kunna uppfylla sina uppgifter, i vilka fall ett sådant röjande ska vara proportionerligt och ta i beaktande de berättigade intressena för leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare, flytplatser eller andra relevanta berörda parter när det gäller skyddet av deras affärshemligheter.”

Ändringsförslag

2. Punkt 1 ska inte påverka de nationella tillsynsmyndigheternas, **samordnarens** eller kommissionens rätt röja information när detta behövs för att de ska kunna uppfylla sina uppgifter, i vilka fall ett sådant röjande ska vara proportionerligt och ta i beaktande de berättigade intressena för leverantörer av flygtrafiktjänster, lufrummets användare, flytplatser eller andra relevanta berörda parter när det gäller skyddet av deras affärshemligheter.”

Motivering

Tryggar konsekvensen i hela texten.

Ändringsförslag 58

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 13

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 18a – punkt 1

Kommissionens förslag

1. ***Som en del av den regelbundna granskning som avses i artikel 12.2 i ramförordningen och senast inom fyra år efter det att denna förordning har trätt i kraft ska kommissionen genomföra en framåtblickande undersökning av förutsättningarna för den framtida tillämpningen av marknadsprinciper på tillhandahållandet och utformningen av tjänster på områdena för kommunikation, navigering, kontroll, meteorologi och flyginformation.***

Ändringsförslag

1. Kommissionen ***ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa tillämpningen senast vid utgången av år 2010*** av marknadsprinciper på tillhandahållandet och utformningen av tjänster på områdena för kommunikation, navigering, kontroll, meteorologi och flyginformation.

Motivering

Det finns inget logiskt skäl för kommissionen att vänta fyra år innan den genomför en undersökning på detta område. Det är allmänt känt att tillämpningen av marknadsprinciper på dessa tjänster är fullt möjlig i dag. Det vore därför lämpligt att omgående öppna dessa tjänster för konkurrens, vilket skulle leda till minskade kostnader och bättre kvalitet.

Ändringsförslag 59

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 3 – led 2

Förordning (EG) nr 551/2004

Artikel 3 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Gemenskapen och dess medlemsstater ska uppmana ICAO att inrätta och erkänna en gemensam europeisk flyginformationsregion (EFIR). I detta syfte ska kommissionen i frågor som omfattas av gemenskapens behörighet, vid behov ge rådet en rekommendation i enlighet med artikel 300 i fördraget senast [...].

Ändringsförslag

1. Gemenskapen och dess medlemsstater ska uppmana ICAO att inrätta och erkänna en gemensam europeisk flyginformationsregion (EFIR). I detta syfte ska kommissionen i frågor som omfattas av gemenskapens behörighet, vid behov ge rådet en rekommendation i enlighet med artikel 300 i fördraget senast **den 31 december 2012**.

Motivering

Det bör förutsättas att de funktionella luftrummblocken inrättats och kommit i gång vid utgången av 2012 samt att sammanförandet av dem vid det laget bör vara på god väg och då kommer kommissionen och medlemsstaterna att ha en exakt uppfattning om vilka alla stater som medverkar.

Ändringsförslag 60

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 3 – led 6

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 6 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

b) Samordning och **fördelning** av knappa resurser, särskilt radiofrekvenser **och** transponderkoder för radar.

Ändringsförslag

b) Samordning och **tilldelning** av knappa resurser **inom frekvensband som används inom allmän flygtrafik**, särskilt radiofrekvenser, **även samordning av**

transponderkoder för radar.

Ändringsförslag 61

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 3 – led 6

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 6 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

c) Ytterligare uppgifter för nätet för flygledningstjänsten, enligt definitionen i huvudplanen för nätet för flygledningstjänsten.

Ändringsförslag

(c) Ytterligare uppgifter för nätet för flygledningstjänsten, enligt definitionen i huvudplanen för nätet för flygledningstjänsten, **inklusive flödesplanering**.

Ändringsförslag 62

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 3 – led 6

Förordning (EG) nr 551/2004

Artikel 6 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Kommissionen får, under sin kontroll och på sitt ansvar, ålägga Eurocontrol att utföra ovannämnda uppgifter, förutsatt att dessa uppgifter inte inbegriper antagandet av bindande bestämmelser av allmän räckvidd eller fattandet av politiska beslut. Dessa uppgifter ska utföras på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt, med beaktande av behoven för hela nätet för flygledningstjänsten och **med deltagande av luftrumets användare och leverantörerna av flygtrafiktjänster**.

Ändringsförslag

Kommissionen får, under sin kontroll och på sitt ansvar **och med hänsyn tagen till subsidiaritetsprincipen**, ålägga Eurocontrol **eller något annat organ** att utföra ovannämnda uppgifter, förutsatt att dessa uppgifter inte inbegriper antagandet av bindande bestämmelser av allmän räckvidd eller fattandet av politiska beslut. Dessa uppgifter ska utföras **under full medverkan av luftrumets användares och leverantörerna av flygtrafiktjänster, samt** på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt **och för att uppfylla kvalitetsmålen** med beaktande av behoven för hela nätet för flygledningstjänsten och **de rutter som luftrumets användare föredrar. Då ledningsfunktionen för nätet inrättas ska kommissionen se till att**

regleringsuppgifterna hålls åtskilda från de operativa uppgifterna. Därför ska varje enskild funktion, tillsammans med det ansvar som åtföljer den, exakt avskiljas och klassificeras på varje nivå (EU- nivå, regional nivå, nivå av funktionella luftrumsblock samt nationell nivå). Funktioner som har en europeisk dimension och klassificeras som ”operativa” ska utföras i nära samarbete med näringslivets parter, med vilka det också ska samrådats kring regleringsuppgifter.

Ändringsförslag 63

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 3 – led 6

Förordning (EG) nr 551/2004

Artikel 6 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Andra aspekter av luftrummet utformning än de som avses i punkt 2 ska behandlas på nationell eller regional nivå. Denna utformningsprocess ska beakta trafikbelastningar och komplexitet och inbegripa fullt samråd med alla berörda grupper av användare av luftrummet.

Ändringsförslag

5. Andra aspekter av luftrummet utformning än de som avses i punkt 2 ska behandlas på nationell eller regional nivå. Denna utformningsprocess ska beakta trafikbelastningar och komplexitet, ***vara konsekvent med de nationella eller regionala kvalitetsplanerna*** och inbegripa fullt samråd med alla berörda ***användare av luftrummet eller*** grupper av användare av luftrummet.

Motivering

Tryggar konsekvensen i hela texten.

Ändringsförslag 64

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 3 – led 6

Förordning (EG) nr 551/2004

Artikel 6 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Medlemsstaterna ska ålägga Eurocontrol att förvalta flödesplaneringen enligt vad som anges i en genomförandebestämmelse som antas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen och i enlighet med de krav som kommissionen fastställer i enlighet med **artikel 9**.”

Ändringsförslag

6. Medlemsstaterna ska ålägga **ett reformerat Eurocontrol eller ett annat kompetent och oberoende organ** att, **under vederbörlig tillsyn**, förvalta flödesplaneringen enligt vad som anges i en genomförandebestämmelse som antas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen och i enlighet med de krav som kommissionen fastställer i enlighet med **artiklarna 9 och 11**.

Motivering

Tryggar konsekvensen i hela texten.

Visserligen ligger Eurocontrol just nu bra till för att sköta flödesplaneringen, men det är inte sagt att det kommer att vara så på lång sikt.

MOTIVERING

Initiativet till det gemensamma europeiska luftrummet¹ inleddes år 2000 och förde in flygledningstjänsten under den gemensamma transportpolitiken.

Sedan dess har det hänt mycket. Utvidgningen av EU och den aktiva grannskapspolitiken har medfört att den europeiska luftfartsmarknaden nu omfattar 37 länder. Den gemensamma luftfartsmarknaden håller på att göra EU till en global aktör.

Det allmänna intrycket är att det önskade utfallet från det gemensamma europeiska luftrummet uteblivit i ett antal viktiga avseenden. Rent allmänt har de funktionella luftrumsblocken inte gett de fördelar som man hoppades på, i form av förbättrad effektivitet i flygtrafiken, kostnadsminskningar och ”defragmentering”.

Den europeiska flyglinjestrukturens övergripande utformning och utnyttjande har bara förbättrats marginellt. Det innebär att vare sig flygeffektivitet eller miljöpåverkan har förbättrats.

Luftrumsanvändarna och flygpassagerarna betalar i onödan för bristande effektivitet i flygkedjan, i form av tid, bränsleförbrukning och pengar.

För att Europas luftfartssektor ska vara konkurrenskraftig krävs övergripande åtgärder med gemensamma visioner, mål och tekniker som bygger på en robust lagstiftningsram.

Kommissionen har i detta sammanhang lagt fram ett förslag till åtgärdspaket².

- De fyra förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet behöver kompletteras med resultatramar med kvantifierbara målsättningar.
- EAA:s behörighet utvidgas till alla led i luftfartssäkerheten, vilket ökar säkerheten.
- Godkännandet av huvudplanen för den europeiska flygledningstjänsten kommer att driva på det tekniska nyskapandet.
- Handlingsplanen för flygplatser kommer att beröra kapacitetsaspekterna i luften och på marken.

KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Innehåll: Förslaget³ om ändring av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum (SES I) förbättrar den ursprungliga lagstiftningen på flera sätt. Det innebär bland annat ett införande av bindande kvalitetsmål för leverantörer av flygtrafiktjänster, en europeisk förvaltning av lufttransportnätet som sörjer för en tillnärmning av de nationella näten, samt tidsfrister för medlemsstaternas åtgärder för att förbättra effektiviteten (inledningsvis genom funktionella luftrumsblock).

¹ Förordningarna (EG) nr 549/2004, 550/2004, 551/2004 och 552/2004.

² KOM(2008)0388, KOM(2008)0389 och KOM(2008)0390.

³ KOM(2008)0388.

Förslagets viktigaste punkter är följande: De nationella tillsynsmyndigheternas oberoende; bättre samråd med arbetsmarknadens parter; harmoniserade säkerhetsbestämmelser; snabbare införande av funktionella luftrumsblock; insyn i avgiftssystemet; en gemensam europeisk flyginformationsregion; harmoniserad tillgång till flyginformation; trafikregler för luftfart och luftrumsklassificeringar; ett övergripande systemkoncept för att utforma och förvalta nätverk och för att ta teknik i drift; samt kommittéförfaranden.

FÖREDRAGANDENS KOMMENTAR

Föredraganden anser att översynen av lagstiftningsramen för det gemensamma europeiska luftrummet, och ett övergripande systemkoncept som bygger på de fyra pelarna, är nödvändiga åtgärder.

Föredraganden konstaterar att det råder ett brett samförstånd bland de berörda parterna. Även om negativa synpunkter har kommit till uttryck från fackföreningshåll, och medlemsstaterna haft vissa förbehåll, har samtliga parter uttryckt sitt stöd för förslaget till ett gemensamt europeiskt luftrum II som helhet.

Föredraganden är medveten om att inga större tekniska eller vetenskapliga hinder finns för att inrätta det gemensamma europeiska luftrummet. Detta kan dessutom ske utan att säkerheten äventyras det minsta. Att integrationsprocessen är långsam beror på att det gemensamma europeiska luftrummet har tolkats på något olika sätt. Föredraganden föreslår därför att principen definieras klart och tydligt.

Föredraganden är övertygad om att kommissionens förslag helt och hållet tillgodoser medborgarnas behov och förväntningar. Det bidrar dessutom till att Europa kan uppnå sina ambitiösa miljömål.

Europas tillverkningsföretag gagnas också genom att de leder den tekniska utvecklingen på flygledningsområdet.

Föredraganden framhåller att detta politiska huvudmål måste stå fast. Föredraganden uppmanar därför lagstiftarna att kompromissa om detaljer efter bästa förmåga, om detta gör det lättare att uppnå de övergripande politiska målen.

Föredraganden anser att det gemensamma europeiska luftrummet genomförs bäst med en sammanhängande och bred enighet, snarare än genom ambitiöst toppstyre.

Här och var är kommissionens förslag emellertid otydliga och kan förbättras:

- a) De nationella tillsynsmyndigheternas oberoende: De nationella tillsynsmyndigheterna bör garanteras åtminstone funktionellt oberoende och tillräckliga resurser. Föredraganden framhåller att medlemsstaterna redan har gått med på att ge nationella organ och tillsynsmyndigheter "funktionellt oberoende" på andra områden, exempelvis inom telekommunikation och på energi- och gasmarknaden. Föredraganden föreslår därför att samma princip ska gälla för luftfarten.

- b) En större roll för parterna: Politiskt, socialt och tekniskt samarbete är avgörande för att det ska gå att uppnå målet med det gemensamma europeiska luftrummet. EU:s modell brukar ses som ett varierat system som vilar på en enhetlig värdegrund. Den nya ramen för det gemensamma europeiska luftrummet måste gå längre än så. Det gemensamma målet skulle gagnas om SESAR, ett välfungerande och unikt tekniskt stödsystem, snart godkändes. Kommissionen bör sörja för att alla berörda parter ställer upp på detta till hundra procent, i synnerhet parterna i den sociala dialogen, så att den sociala freden garanteras.
- c) Förbättrat kvalitetssystem: Kvalitetssystemet är en nyckelfaktor, liksom tidsfristen för att införa funktionella luftrumsblock.

Föredraganden anser att kommissionen främst bör försöka fastställa kvantifierbara och realistiska mål för hela EU. Målen bör avse samtliga viktiga områden, bland annat säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.

På samma sätt som i modellen för euroområdet bör kommissionen och medlemsländerna enas om nationella och regionala mål (de senare på luftrumsblocknivå) som kopplas till mål för hela unionen med hjälp av konvergenskriterier. Detta arbetssätt förutsätter övervakning på europeisk nivå och ett harmoniserat europeiskt system med positiva och negativa incitament. Korrigeringsåtgärder bör införas och vara harmoniserade, verksamma, skäliga och övertygande.

Ett oberoende organ för kvalitetsgranskning bör övervaka och utvärdera systemet. Föredraganden anser att Eurocontrol bör vara detta organ för kvalitetsgranskning, eftersom Eurocontrol redan utför många likartade uppgifter. Organisationen styrs dock gemensamt av Europeiska unionen och stater utanför EU. Detta är i och för sig bra, med tanke på hur det gemensamma europeiska luftrummet kan utvecklas i framtiden. För närvarande väcker det emellertid allvarliga frågor om den rättsliga ramens beskaffenhet: Länder inom och utanför EU kan ha motstridiga intressen, organisationens opartiskhet och allmänna oberoende kan ifrågasättas liksom eventuella underordnade organs oberoende.

Föredraganden anser att den planerade reformen av Eurocontrol bör genomföras innan bestämmelserna i de föreliggande förordningarna träder i kraft. Reformen bör garantera Eurocontrols underordnade organ fullständigt administrativt oberoende, och samtidigt förebygga motsägelser mellan dels organets uppgifter i europeiska sammanhang, dels aspekter som hänger ihop med Eurocontrols roll som internationell organisation.

- d) Säkerhet: Då flygtrafikens tillväxt fortsätter kan en säker och hållbar luftfart enbart garanteras med ett övergripande systemkoncept för säkerheten. EASA får därför i uppgift att övervaka säkerheten i hela luftfartssektorn.
- e) Det behövs en entydig överenskommelse om att inrätta funktionella luftrumsblock som är i drift senast 2012. Funktionella luftrumsblock är medel för att nå ett mål. Om samordningen är bristfällig då de införs skulle det orsaka onödiga fördyringar vid genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Föredraganden föreslår därför vissa ytterligare bestämmelser som underlättar införandet av befintliga och framtida funktionella luftrumsblock i det gemensamma europeiska luftrummet, och som ligger helt

i linje med kvalitetssystemet. Dessa bestämmelser är nödvändiga när visionen om Europa och de europeiska principerna och kraven stegvis sprids till grannländer utanför unionen.

Om en tung politisk profil utses till systemsamordnare för funktionella luftrumsblock skulle detta göra det lättare att genomföra de funktionella luftrumsblocken och att lägga samman dem i framtiden.

Försvarets medverkan och åtaganden bör förnyas.

- f) Avgiftssystemet: Föredraganden stödjer starkt insyn i avgiftssystemet. De fastställda kostnaderna bör överensstämja med de konvergenskriterier som bygger på kvalitetssystemet. Avgifter bör i första hand avtalas för varje funktionellt luftrumsblock, och i ett senare skede för hela det gemensamma europeiska luftrummet.

Därvid bör gemensamma projekt särskilt beaktas. Parterna bör enas om en mekanism för att tillföra ytterligare finansiella resurser via befintliga europeiska finansieringsramar. De prioriterade projekten i TEN-T kan här vara en lyckad förebild.

- g) Ett övergripande system för utformning och förvaltning av nät samt idrifttagande av teknik:
- * Eurocontrol får i uppgift att utforma ett harmoniserat flygvägsnät, varvid kvalitetsmål på gemenskapsnivå och nationell och regional nivå ska beaktas.
 - * Flödesplanering: förslaget bör förutom säkerhet och effektivitet eftersträva förbättrad tillförlitlighet.
- h) Genomförandebestämmelser: Föredraganden anser att genomförandebestämmelserna bör läggas fram inom rimlig tid och efterlyser en konsekvent tidtabell för hur de ska utarbetas i detalj, med beaktande av prioriteringar och hur bestämmelserna hänger ihop sinsemellan.

Mot denna bakgrund föreslår föredraganden att samtliga parter åtar sig att åstadkomma politiska förpliktelser till den tekniska ramen och att påskynda inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet i en takt som är anpassad till utvecklingen av SESAR. Målet bör vara att kunna åtnjuta fördelarna av genomförandet helt och hållet från och med 2014.

3.12.2008

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, FORSKNING OCH ENERGI

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet (KOM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD))

Föredragande: Teresa Riera Madurell

KORTFATTAD MOTIVERING

Den europeiska luftfarten

Med mer än 700 miljoner passagerare per år¹, ett allt större antal lufttrafikföretag och en växande passagerar- och godskapacitet, är utvecklingstendensen inom den europeiska luftfarten konsekvent uppåtgående och ökningen uppgår i genomsnitt till fem procent per år med en flygtrafik som beräknas fördubblas fram till 2020.

Den höga tillväxten inom luftfartssektorn har också medfört en överbelastning av det europeiska luftfartssystemet, vilket visat sig genom en ökning av antalet förseningar, flaskhalsar på grund av överutnyttjad flygplatskapacitet, ökade kostnader, förvärrade negativa konsekvenser för miljön samt större risk för säkerhetsproblem på detta område.

Det gemensamma europeiska luftrummet – första lagstiftningspaketet (1999–2004)

Trots det uppenbara ömsesidiga beroendet mellan medlemsstaterna på luftfartsområdet har det tagit tid att förverkliga den europeiska integrationen på luftfartsområdet och därmed kunna dra fördel av den inre marknaden. Det första lagstiftningspaketet om det gemensamma europeiska luftrummet antogs i mars 2004 och syftade till att reformera viktiga beståndsdelar av det europeiska luftfartssystemet för att behandla frågor avseende

- kapacitet,
- driftkostnader,

¹ 738 miljoner flygpassagerare 2006 vid de 27 EU-medlemsstaternas flygplatser (Eurostat).

- koldioxidutsläpp och miljökonsekvenser, och
- säkerhet.

Det gemensamma europeiska luftrummet – andra lagstiftningspaketet (2008– ~)

Trots att lanseringen av det gemensamma europeiska luftrummet utgjorde ett viktigt första steg, har genomförandet av dess bestämmelser inte lett till något påtagligt resultat. Den fortsatta fragmenteringen innebär kostnadsineffektivitet med ett årligt pris för de europeiska passagerarna och lufttrafikföretagen på 3,8 miljarder euro. I jämförelse med USA har EU endast hälften så många flygningar per år, men till en kostnad som är dubbelt så hög.

Med hänsyn till de fortsatt få fördelarna med det gemensamma europeiska luftrummet måste den ursprungliga utformningen ses över, och tidpunkten är särskilt väl vald med hänsyn till de ständigt stigande bränslepriserna och de växande kostnaderna för flygbolagen med konkurser redan under 2008.

Det huvudsakliga syftet med det andra lagstiftningspaketet om det gemensamma europeiska luftrummet är att införa kompletterande åtgärder som ska stärka och påskynda de åtgärder som redan införts:

- Kvalitetssystem med fastställda kvantifierbara mål.
- Slutförande av de funktionella luftrumsblocken senast 2012.
- En effektiv och modern europeisk flygledningstjänst med stöd av huvudplanen för nätet för flygledningstjänsten.
- Förbättrad säkerhet genom att koncentrera ansvaret för säkerheten till en enhet, det vill säga Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

Huvudpunkter

Föredraganden välkomnar det andra lagstiftningspaketet om det gemensamma europeiska luftrummet och stöder helt de övergripande åtgärder som föreslagits. Det är **mycket viktigt** att fokusera på ett **verkligt genomförande** för att **nå** de välbehövligena **resultaten**. Kommissionens nuvarande förslag hanterar bristerna i det första lagstiftningspaketet på rätt sätt. Det kan dock kompletteras med lite mer fokus på vissa punkter.

Reformen av det europeiska luftfartssystemet är viktig för att **högre säkerhetsnivåer, kostnadseffektivitet och miljöskydd** ska kunna uppnås inom luftfarten i EU. Den europeiska luftfarten måste bättre förberedas för att kunna hävda sig på en allt mer konkurrensutsatt marknad och samtidigt vara så **säker** och **miljövänlig** som möjligt. Den **innovativa tekniken** spelar oundvikligen en central roll för att öka **effektiviteten** och **uppnå de föreslagna kvalitetsmålen**, och därför måste genomförandet av och fortsatt stöd till det europeiska systemet för flygledningstjänsten (**SESAR**) stödjas. Ytterligare **forskning** bör konsekvent främjas och stödjas av EU och medlemsstaterna så att den europeiska luftfarten kan förbli konkurrenskraftig och inta en ledande roll på global nivå.

Föredraganden **uppmanar** i detta avseende **samtliga medlemsstater att hålla fast vid sitt åtagande** till förmån för det gemensamma europeiska luftrummet och att arbeta för att det ska kunna fullbordas och bli effektivt i framtiden. Det offentliga stödet spelar en viktig roll och

får inte uteslutas, särskilt i fråga om genomförandet av den oundgängliga huvudplanen för nätet för flygledningstjänsten, som omedelbart kommer att kräva avsevärda medel.

Föredraganden tror på ett konstruktivt bidrag och engagemang från den europeiska industrins alla aktörers sida, vars förbättrade resultat i stor utsträckning beror på genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Föredraganden stöder därför den **större** roll som industrin ges i kommissionens förslag och efterlyser ytterligare **samråd med industrin** i alla planeringsskedan, i beslutsfattandet och i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

Med hänsyn till industrins större involvering i flygledningstjänstsektorn är det dessutom viktigt att **klart fastställa** vilka **funktioner inom denna sektor** som ingår i gemenskapslagstiftarens ansvarsområde och vilka funktioner som ingår i industrins ansvarsområde. Industrin måste ingående informeras om sin roll och sina uppgifter.

När det gäller tillhandahållandet och utformningen av tjänster på områdena för kommunikation, navigering, kontroll, meteorologi, flyginformation och utbildning, anser man att **ökad säkerhet bör vara den främsta riktlinjen** tillsammans med kostnadseffektivitet och bättre kvalitet och inte det oprövade antagandet att avreglering kommer att lösa dessa frågor.

Föredraganden anser slutligen att **Europeiska byrån för luftfartssäkerhet måste få en större roll** och menar att de nya bestämmelserna om det gemensamma europeiska luftrummet måste gå i rätt riktning genom att ge den befintliga gemenskapsbyrå en verklig roll och främja ett lämpligt utnyttjande av denna byrå som för närvarande fungerar under sin kapacitet, men som är bäst lämpad att rationalisera den övergripande verksamheten på säkerhetsområdet.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för industrifrågor, forskning och energi uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning – ändringsakt Skäl 12

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12) Det bör klargöras att medlemsstater inte får vägra att utnämna en leverantör av flygtrafiktjänster till följd av att denne är etablerad i en annan medlemsstat eller ägs av medborgare i den medlemsstaten.

utgår

Motivering

Denna komplettering strider mot både artikel 87d i den tyska grundlagen och artikel 8.3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster (förordning (EG) nr 550/2004). Enligt dessa bestämmelser ska medlemsstaterna ha handlingsfrihet att välja en tjänsteleverantör. Den nya lydelsen av artikel 8.1 innebär en avsevärd inskränkning av denna handlingsfrihet, och när det gäller utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster införs en konkurrensaspekt som enligt skäl 5 i förordningen inte bör åberopas.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 1a (nytt)

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 1 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. I artikel 1 ska följande punkt läggas till som punkt 3a:

”3a. Tillämpningen av denna förordning och de åtgärder som avses i artikel 3 ska följa en ”bottom-up”-strategi, där leverantörerna av flygtrafiktjänster har en rättighet och en skyldighet att ta initiativ med lämpligt deltagande, från arbetets början, av personal och civila och militära användare.”

Motivering

Denna definition gavs av parterna inom flygledningstjänsten i deras konsoliderade rapport om funktionella luftrummblock.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 8 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Kommissionen **ska** anta genomförandebestämmelser där så uttryckligen anges i denna förordning eller

1. Efter samråd med det rådgivande organet för industrin och den branschvisa dialogkommittén ska kommissionen anta

i de förordningar som anges i artikel 3, eller under andra omständigheter där detta är nödvändigt för att uppnå målen i dessa förordningar.

genomförandebestämmelser där så uttryckligen anges i denna förordning eller i de förordningar som anges i artikel 3, eller under andra omständigheter där detta är nödvändigt för att uppnå målen i dessa förordningar.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 8 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. För utvecklingen av genomförandebestämmelser får kommissionen ge Eurocontrol i uppdrag att fastställa de uppgifter som ska utföras samt tidsplanen för dessa. I detta sammanhang ska kommissionen sträva efter att på bästa möjliga sätt tillämpa Eurocontrols metoder för att involvera och samråda med alla berörda parter, om dessa metoder motsvarar kommissionens praxis för insyn och samrådsförfaranden och inte strider mot kommissionens institutionella skyldigheter. Kommissionen ska handla i enlighet med förfarandet i artikel 5.2.

Ändringsförslag

2. För utvecklingen av genomförandebestämmelser får kommissionen ge ***ett reformerat Eurocontrol eller ett annat kompetent och oberoende organ*** i uppdrag att fastställa de uppgifter som ska utföras samt tidsplanen för dessa. I detta sammanhang ska kommissionen sträva efter att på bästa möjliga sätt tillämpa Eurocontrols metoder för att involvera och samråda med alla berörda parter, om dessa metoder motsvarar kommissionens praxis för insyn och samrådsförfaranden och inte strider mot kommissionens institutionella skyldigheter. Kommissionen ska handla i enlighet med förfarandet i artikel 5.2.

Motivering

För att garantera att industrin har nödvändig insyn och kontroll över de uppgifter som rör tillhandahållandet av tjänster är det viktigt att Eurocontrol reformeras.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 7 – led b

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 10 – stycke 3

Kommissionens förslag

”Konsultationen med intressenterna ska särskilt omfatta införande och utveckling av nya begrepp och tekniker i det europeiska nätverket för flygledningstjänst **och ska inbegripa mekanismer för ett lämpligt deltagande av den specifika branschvisa dialogkommittén, inrättad enligt kommissionens beslut 98/500/EG*.**”

Ändringsförslag

”Konsultationen med intressenterna skall särskilt omfatta införande och utveckling av nya begrepp och tekniker i det europeiska nätet för flygledningstjänst. **Kommissionen ska dessutom inrätta mekanismer för konsultation så att den branschvisa dialogkommittén på lämpligt sätt kan involveras i alla relevanta frågor, särskilt i frågor som kan få sociala konsekvenser i samband med genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.**”

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 11 – punkt -1 (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1. Kommissionen ska se till att leverantörerna av flygtrafiktjänster tillämpar en resultatbaserad ledningsstrategi som bygger på en lämplig nivå av självbestämmande och ansvar för ledningen.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 11 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. För att förbättra kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner inom det gemensamma europeiska luftrummet ska kommissionen införa ett kvalitetssystem. Detta system ska särskilt

1. För att förbättra kvaliteten på flygtrafiktjänster och nätfunktioner inom det gemensamma europeiska luftrummet, **och efter konsultationer med intressenterna i enlighet med artikel 10,**

omfatta följande:

ska kommissionen införa ett kvalitetssystem. Detta system ska särskilt omfatta följande:

Motivering

Innan kvalitetssystemet inrättas måste principen om konsultationer klart nämnas i förordningen.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 11 – punkt 1 – led f – strecksats 4

Kommissionens förslag

– vara föremål för samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrummetts användare, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare.

Ändringsförslag

– vara föremål för samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrummetts användare, flygplatsoperatörer, flygplatssamordnare **och branschorganisationer.**

Motivering

Innan kvalitetssystemet inrättas måste principen om konsultationer klart nämnas i förordningen.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 11 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Utan att det påverkar kommitténs uppgifter kan kommissionen utse Eurocontrol eller något annat behörigt offentligt organ att agera som ett organ för kvalitetsgranskning. Kvalitetsgranskningsorganet ska bistå kommissionen i genomförandet av det kvalitetssystem som avses i punkt 1.

Ändringsförslag

2. Utan att det påverkar kommitténs uppgifter kan kommissionen utse Eurocontrol eller något annat behörigt offentligt organ att agera som ett organ för kvalitetsgranskning. Kvalitetsgranskningsorganet ska bistå kommissionen i genomförandet av det kvalitetssystem som avses i punkt 1.

Kommissionen ska se till att kvalitetsgranskningsorganet agerar oberoende när det utför de uppgifter som kommissionen tilldelat det.

Kommissionen ska se till att kvalitetsgranskningsorganet agerar oberoende när det utför de uppgifter som kommissionen tilldelat det, **att de olika villkor enligt vilka de enskilda leverantörerna av flygtrafiktjänster tillhandahåller tjänster beaktas i tillräcklig utsträckning och att tekniskt kompetent personal rekryteras till granskningsorganet. Framför allt krävs det tillräckligt med sakkunskap om de operativa förfarandena. De nationella tillsynsmyndigheterna respektive kommissionen ska emellertid bibehålla sin kontrollrätt och behörighet att fatta ett slutgiltigt beslut.**

Motivering

När kvalitetsgranskningssystemet och kvalitetsgranskningsorganet inrättas samt när utvärderingsmetoderna fastställs måste särdragen hos det nationella tillhandahållandet av tjänster uppmärksammas (t.ex. skillnader när det gäller luftrumets komplexitet). För att dessa särdrag ska kunna bedömas korrekt måste kvalitetsgranskningsorganet förfoga över en tekniskt välutbildad personal. Detta organ får inte utvecklas till ett tillsynsorgan. I egenskap av ett organ som har behörighet att fatta ett slutgiltigt beslut och som bistår kommissionen måste dess uppgifter därför begränsas till en "granskningsfunktion".

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 549/2004

Artikel 11 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Kommissionen ska se till att kvalitetsgranskningsorganet är oberoende och att det förfogar över nödvändig sakkunskap liksom samråds- och överklagandemekanismer.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 2

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Artikel 4 ska ersättas med följande:

utgår

”Artikel 4

Flygsäkerhetskrav

Kommissionen ska, i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen, anta genomförandebestämmelser som införlivar de relevanta bestämmelserna i Eurocontrols flygsäkerhetskrav (ESARR, Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) och senare ändringar av dessa krav inom ramen för denna förordning, vid behov med lämpliga anpassningar och förbättringar.”

Motivering

Den ursprungliga ordalydelsen i artikel 4 bibehålls.

Ansvarsområdet för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) bör i linje med kommissionens förslag (KOM(2008)0390) utvidgas till att omfatta tillsynsansvaret för flygplatser och frågor som rör flygledningstjänst/flygtrafiktjänster.

EASA bör därför ersätta Eurocontrols flygsäkerhetsenhet, och ESARR (Eurocontrols flygsäkerhetskrav) kommer att ersättas med genomförandebestämmelser inom ramen för EASA.

För att säkra en friktionsfri övergång bör EASA:s genomförandebestämmelser inledningsvis bygga på ESARR.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 3a (nytt)

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 7 – punkt 3

3a. Artikel 7.3 ska ersättas med följande:

”3. Nationella tillsynsmyndigheter ska utfärda certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster om de uppfyller de gemensamma krav som avses i artikel 6. Certifikat ska utfärdas *individuell* för varje enskild flygtrafiktjänst som definieras i artikel 2 i ramförordningen. Certifikat ska utfärdas *individuell* även i fråga om paket av tjänster i fall då en leverantör av flygtrafiktjänster, oavsett rättslig status, driver och underhåller sina egna kommunikations-, navigations- och övervakningssystem. Certifikaten ska regelbundet kontrolleras.”

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 5 – led a

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 8 – punkt 1

”1. Medlemsstaterna ska se till att flygtrafikledningstjänster tillhandahålls med ensamrätt inom särskilda luftrumsblock avseende det luftrum som de ansvarar för. I detta syfte ska medlemsstaterna utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som innehar ett giltigt certifikat i gemenskapen.

En medlemsstat ska inte vägra att utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster till följd av att dess nationella rättssystem kräver att leverantörer av flygtrafikledningstjänster som tillhandahåller tjänster i ett luftrum som faller under den medlemsstatens ansvar

”1. Medlemsstaterna ska se till att flygtrafikledningstjänster tillhandahålls med ensamrätt inom särskilda luftrumsblock avseende det luftrum som de ansvarar för. I detta syfte ska medlemsstaterna utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som innehar ett giltigt certifikat i gemenskapen.”

(a) ägs av medlemsstaten eller dess medborgare, antingen direkt eller genom majoritetsägande, eller

(b) bedriver sin huvudsakliga verksamhet eller har sitt säte i den medlemsstaten, eller

(c) endast använder inrättningar i den medlemsstaten.”

Motivering

Denna komplettering strider mot både artikel 87d i den tyska grundlagen och artikel 8.3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster (förordning (EG) nr 550/2004). Den nya lydelsen av artikel 8.1 innebär en avsevärd inskränkning av denna handlingsfrihet. När det gäller utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster införs en konkurrensaspekt som enligt skäl 5 i förordningen inte bör åberopas. Detta tillägg garanterar inte att denna bestämmelse måste tillämpas av alla medlemsstater, eftersom det i den nya ordalydelsen av artikel 8.1 hänvisas till ”nationella rättssystem”.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 2 – led 9 – led a – led i

Förordning (EG) nr 550/2004

Artikel 15 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag

”a) Den kostnad som ska fördelas mellan luftrummet användare ska vara den fastställda kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration.”

Ändringsförslag

”a) Den kostnad som ska fördelas mellan luftrummet användare ska vara den fastställda kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration. ***Den fastställda kostnaden ska bygga på de kvalitetsmål som fastställts i enlighet med artikel 11 i ramförordningen och ska bidra till kostnadseffektivitet i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 14 i den här förordningen.***”

Motivering

I enlighet med artikel 11 i ramförordning nr 549/2004 och artikel 14 i förordning nr 550/2004 ska avgiftssystemet vara kostnadseffektivt om kvalitetsmålen uppfylls.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning – ändringsakt
Artikel 2 – led 9 – led a – led iia (nytt)
Förordning (EG) nr 550/2004
Artikel 15 – punkt 2 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iiia) Följande led ba ska läggas till:

”ba. När det gäller funktionella luftrumsblock ska avgifter fastställas i enlighet med konvergenskriterier relaterade till kostnadseffektivitet med målet att införa en enda avgift som till fullo är förenlig med regionala affärsplaner.”

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning – ändringsakt
Artikel 2 – led 9 – led b – led iii
Förordning (EG) nr 550/2004
Artikel 15 – punkt 3 – led c

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”c) Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som ger en rimlig avkastning på tillgångar för att bidra till nödvändiga kapitalförbättringar.”

”c) Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som ger en rimlig avkastning på tillgångar för att bidra till nödvändiga kapitalförbättringar, **förutsatt att de fastställda kvalitetsmålen har uppfyllts.**”

Motivering

Intäkter som genereras av flygtrafiktjänster får inkludera en rimlig avkastning på tillgångar, men detta kommer endast att bli fallet om kvalitetsmålen har uppfyllts.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning – ändringsakt
Artikel 2 – led 9 – led c
Förordning (EG) nr 550/2004
Artikel 15 – punkt 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”4. Kommissionen får, i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen, besluta att avgifter ska användas för att finansiera gemensamma projekt som stödjer specifika kategorier av luftrumets användare och/eller leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att förbättra den gemensamma infrastrukturen för flygtrafiktjänster, tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och användningen av luftrummet, särskild sådana som kan vara nödvändiga för genomförandet av huvudplanen för flygledningstjänsten. Sådana beslut ska identifiera det gemensamma projektet och särskilt ange tidsschemat för genomförandet, den kostnad som ska tas ut av luftrumets användare och fördelningen bland medlemsstaterna.

utgår

Motivering

Denna artikel strider mot ICAO-principerna och de av kommissionen fastställda målen att avgifterna ska tas ut på ett objektiva, rättvist och öppet sätt. I enlighet med ICAO-principerna för flygkontrollavgifter ska luftrumets användare i detta sammanhang inte åläggas att delta i finansieringen av gemensamma projekt.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning – ändringsakt
Artikel 2 – led 9 – led ca (nytt)
Förordning (EG) nr 550/2004
Artikel 15 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ca) Följande punkt 4a ska läggas till:

”4a. Kommissionen får se över de befintliga gemensamma finansiella ramarna i syfte att föreslå ytterligare finansiella resurser för gemensamma projekt, särskilt för att påskynda inrättandet av funktionella luftrumsblock och för att bistå leverantörer av flygtrafiktjänster och luftrumets användare vid införandet av SESAR.”

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 3 – led 6

Förordning (EG) nr 551/2004

Artikel 6 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Nätet för flygledningstjänsten ska möjliggöra optimerad användning av luftrummet och säkerställa att luftrumets användare kan trafikera förstahandsflygvägar, samtidigt som maximal tillgång till luftrum och flygtrafiktjänster möjliggörs.

Ändringsförslag

1. Nätet för flygledningstjänsten ska möjliggöra optimerad användning av luftrummet och säkerställa att luftrumets användare kan trafikera förstahandsflygvägar, **när detta är förenligt med operativa krav och** samtidigt som maximal tillgång till luftrum och flygtrafiktjänster möjliggörs.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 3 – led 6

Förordning (EG) nr 551/2004

Artikel 6 – punkt 2 – stycke 1 – led c

Kommissionens förslag

c) Ytterligare uppgifter för nätet för flygledningstjänsten, enligt definitionen i huvudplanen för nätet för flygledningstjänsten.

Ändringsförslag

c) Ytterligare uppgifter för nätet för flygledningstjänsten, **inbegripet flödesplanering**, enligt definitionen i huvudplanen för nätet för flygledningstjänsten.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 3 – led 6

Förordning (EG) nr 551/2004

Artikel 6 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Kommissionen får, under sin kontroll och på sitt ansvar, ålägga Eurocontrol att utföra ovannämnda uppgifter, förutsatt att dessa uppgifter inte inbegriper antagandet av bindande bestämmelser av allmän räckvidd eller fattandet av politiska beslut. Dessa uppgifter ska utföras på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt, med beaktande av behoven för hela nätet för flygledningstjänsten och med deltagande av luftrummet användare och leverantörerna av flygtrafiktjänster.

Ändringsförslag

Kommissionen får, under sin kontroll och på sitt ansvar, **samt med beaktande av den lösning som i praktiken och ur geografisk synvinkel ger största möjliga fördel, i enlighet med subsidiaritetsprincipen,** ålägga **ett reformerat Eurocontrol eller ett annat kompetent och oberoende organ,** att utföra ovannämnda uppgifter, förutsatt att dessa uppgifter inte inbegriper antagandet av bindande bestämmelser av allmän räckvidd eller fattandet av politiska beslut. Dessa uppgifter ska utföras på ett opartiskt, **transparent** och kostnadseffektivt sätt, med beaktande av behoven för hela nätet för flygledningstjänsten och med deltagande av luftrummet användare och leverantörerna av flygtrafiktjänster **inom den ledningsstruktur som ansvarar för genomförandet av dessa uppgifter.**

Vid utvecklingen av förvaltningsfunktionerna inom ramen för nätet ska kommissionen respektera principen om en uppdelning mellan regleringsuppgifter och operativa uppgifter. Det ska därför göras en noggrann åtskillnad och klassificering av varje enskild funktion på alla nivåer (Europeiska unionen, nationella, regionala/funktionella luftrumsblock) samt därmed relaterade ansvarsområden. Funktioner med en europeisk dimension som klassificerats som operativa ska alltid tillhandahållas under ledning av industriparterna, vilka även ska konsulteras i samband med regleringsfunktioner.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 3 – led 6

Förordning (EG) nr 551/2004

Artikel 6 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Medlemsstaterna ska ålägga Eurocontrol att förvalta flödesplaneringen enligt vad som anges i en genomförandebestämmelse som antas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen och i enlighet med de krav som kommissionen fastställer i enlighet med artikel 9.”

Ändringsförslag

6. Medlemsstaterna ska ålägga **ett reformerat Eurocontrol eller ett annat kompetent och oberoende organ** att förvalta flödesplaneringen enligt vad som anges i en genomförandebestämmelse som antas i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i ramförordningen och i enlighet med de krav som kommissionen fastställer i enlighet med artikel 9.”

Motivering

Eurocontrol är idag bäst lämpat att förvalta flödesplaneringen, men detta är kanske inte fallet på lång sikt.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning – ändringsakt

Artikel 3 – led 7

Förordning (EG) nr 551/2004

Artikel 9 – punkt 3

Kommissionens förslag

7) I artikel 9 ska följande punkt läggas till som punkt 3:

”3. Genomförandebestämmelserna ska inbegripa överensstämmelse mellan färdplaner och ankomst- och avgångstider samt den nödvändiga samordningen med angränsande regioner.”

Ändringsförslag

utgår

Motivering

Uttrycket ”ankomst- och avgångstider” (slottider) är inte tydligt i detta sammanhang. På detta sätt görs en indirekt koppling till förordning (EEG) nr 95/93. Det handlar emellertid här om ett strategiskt planeringsinstrument och inte om ett operativt instrument (huvudplan

för flygledningstjänsten). De åtgärder som införts enligt förordning (EEG) nr 95/93 är effektiva och proportionella och ytterligare genomföranderegler är varken nödvändiga eller motiverade.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet
Referensnummer	KOM(2008)0388 – C6 0250/2008 – 2008/0127(COD)
Ansvarigt utskott	TRAN
Yttrande Tillkännagivande i kammaren	ITRE 8.7.2008
Föredragande av yttrande Utnämning	Teresa Riera Madurell 25.8.2008
Behandling i utskott	18.9.2008 16.10.2008
Antagande	2.12.2008
Slutomröstning: resultat	+: 36 -: 0 0: 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoş Florin David, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, David Hammerstein, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Pia Elda Locatelli, Eluned Morgan, Antonio Mussa, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Aldo Patriciello, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Britta Thomsen, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Alexander Alvaro, Pierre Pribetich, John Purvis, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Det europeiska flygsystemets prestanda och genomförbarhet		
Referensnummer	KOM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD)		
Framläggande för parlamentet	25.6.2008		
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 8.7.2008		
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	ITRE 8.7.2008		
Föredragande Utnämning	Marian-Jean Marinescu 15.7.2008		
Behandling i utskott	10.9.2008	4.11.2008	2.12.2008
Antagande	8.12.2008		
Slutomröstning: resultat	+: 29	–: 1	0: 2
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Sepp Kusstatscher, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas		
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Eleonora Lo Curto, Corien Wortmann-Kool		
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 178.2)	Proinsias De Rossa, Giorgos Dimitrakopoulos, Jean-Paul Gauzès, Kyösti Virrankoski		
Ingivande	20.1.2009		