



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 22. September 2020
(OR. en)

10840/20

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0186 (COD)**

**AVIATION 163
CODEC 848**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	22. September 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 579 final
Betr.:	Geänderter Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 579 final.

Anl.: COM(2020) 579 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2020) 187 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit der Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky, SES) wird das Ziel verfolgt, die Gesamteffizienz der Art und Weise, wie der europäische Luftraum organisiert und verwaltet wird, durch eine Reform der Flugsicherungsbranche (Air Navigation Services, ANS) zu erhöhen. Der Aufbau des Luftraums hat sich bisher auf zwei umfassende Legislativpakete – „SES I“ und „SES II“ sowie vier Verordnungen¹ gestützt.

Die mit SES I seit 2004 und SES II seit 2009 gewonnenen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Grundsätze und allgemeine Ausrichtung der SES-Initiative nach wie vor stimmig sind und aufrechterhalten werden sollten. Trotz dieses Regelwerks sind jedoch die Kosten für das Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management, ATM) immer noch hoch und es kommt weiterhin zu Verspätungen mit nachteiligen Auswirkungen für die Umwelt. Die Gründe hierfür liegen in knappen Kapazitäten und Ineffizienzen beim Flugverkehrsmanagement, die selbst unter normalen Bedingungen zur Überlastung des Luftraums führen. Es ist ganz offensichtlich, dass die zu Beginn mit der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums verknüpften Erwartungen innerhalb des angestrebten Zeitrahmens nicht vollständig erfüllt wurden.

Mit diesem geänderten Vorschlag sollen daher nicht nur noch bestehende und für die Umwelt schädliche Ineffizienzen beim ATM beseitigt werden, sondern auch andere nützliche Aspekte in Bezug auf das ATM gestärkt werden, wie eine flexiblere Bereitstellung von Datendiensten und Anreizregelungen, mit denen die Luftfahrt aktiv verbessert und deren ökologischer Fußabdruck weiter verringert werden kann.

Der ursprüngliche Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung) (auch als SES2+ bezeichnet) wurde von der Kommission am 11. Juni 2013 angenommen. Geplant war eine beschleunigte Umsetzung der Reform der Flugsicherungsdienste, ohne von den ursprünglichen Zielen und Grundsätzen für den SES abzuweichen.

Seit der Annahme des Vorschlags, aber ganz allgemein in den letzten zehn Jahren hat sich der Luftfahrtsektor technisch weiterentwickelt und verzeichnete bis Anfang 2020 ein insgesamt anhaltendes Verkehrswachstum. Der drastische Rückgang des Verkehrsaufkommens infolge der

¹ Die „Rahmenverordnung“ (Verordnung (EG) Nr. 549/2004), die die Grundlage für den einheitlichen europäischen Luftraum bildet, die „Flugsicherungsdienste-Verordnung“ (Verordnung (EG) Nr. 550/2004), die sich mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum befasst, die „Luftraum-Verordnung“ (Verordnung (EG) Nr. 551/2004), die die Organisation und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum zum Gegenstand hat, und die „Interoperabilitäts-Verordnung“ (Verordnung (EG) Nr. 552/2004), die die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes regelt.

Das Paket dieser Verordnungen in deren ursprünglichen Fassung wird gemeinhin als „SES I“ bezeichnet. Mit der Verordnung (EG) Nr. 1070/2009, bekannt als „SES II“, wurden diese vier Verordnungen geändert.

Mit der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit wurde die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 zwischenzeitlich aufgehoben. Einige ihrer Bestimmungen gelten allerdings noch für einen Übergangszeitraum.

COVID-19-Pandemie hat deutlich gemacht, dass es dem SES strukturell an Resilienz fehlt, da sich die Bereitstellung von Diensten kaum an die Verkehrsentwicklungen anpassen lässt. Auch hat sich der politische Kontext weiterentwickelt. So wurde das Übereinkommen von Paris verabschiedet, in dem u. a. festgelegt wurde, dass die Luftfahrt ihren Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen leisten muss (vor dem Hintergrund eines bis dahin ununterbrochenen und schnellen Anstiegs der Emissionen). Im Dezember 2019 verabschiedete die Kommission ihre Mitteilung zum europäischen Grünen Deal, mit dem das Ziel verfolgt wird, bis 2050 CO₂-Neutralität und eine Senkung der Verkehrsemissionen um 90 % zu erreichen. Angesichts dieser Entwicklungen sollte der SES2+-Vorschlag aktualisiert werden.

Im Ergebnis muss die Überarbeitung zu einer größeren Flexibilität bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, die dem heutigen und künftigen Betriebsumfeld gerecht wird, führen, damit der Sektor sein wirtschaftliches Potenzial besser und gleichzeitig nachhaltiger nutzen kann. Mit den vorgeschlagenen Bestimmungen soll erreicht werden, dass die Kapazitäten rasch und effizient an Nachfrageschwankungen und an unterschiedliche geografische Gegebenheiten angepasst werden können. Dies wäre auch ein Beitrag zu den Zielen des europäischen Grünen Deals und ganz konkret zur so wichtigen Verringerung der CO₂-Emissionen im Luftfahrtsektor. Die notwendige Reduzierung dieser Emissionen lässt sich nur mit einem Bündel unterschiedlicher Maßnahmen erreichen, von denen viele erst langfristig Wirkung zeigen werden. Eine zügige Überarbeitung des SES-Systems und die Anwendung der neuen Vorschriften können bereits Anfang 2025 zu ersten spürbaren CO₂-Reduktionen führen.

Abgesehen von der erforderlichen Gesamtüberarbeitung ist eine Änderung des SES2+-Vorschlags auch aus folgenden Gründen notwendig:

- Der Text muss vereinfacht und an das einschlägige Unionsrecht² angepasst werden, das seit den 2013 ins Stocken geratenen Verhandlungen über den ursprünglichen SES2+-Vorschlag in Kraft getreten ist.
- Einige Begriffsbestimmungen und Vorschriften müssen angepasst werden, um den Beiträgen der Interessenträger und den seitdem gewonnenen Erfahrungen, aber auch den einschlägigen Schlussfolgerungen aus den jüngst erstellten Berichten und Studien Rechnung zu tragen³.
- So sollten die Empfehlungen des Berichts der Weisen zur Zukunft des einheitlichen europäischen Luftraums berücksichtigt werden⁴.
- Das Gleiche gilt für die Empfehlungen, die aus dem Pilotprojekt des Europäischen Parlaments zur künftigen Architektur des europäischen Luftraums und aus den Berichten des Europäischen Rechnungshofs hervorgegangen sind.
- Auch gilt es, die neuesten technologischen Entwicklungen im Luftfahrtsektor und die Zusagen zu berücksichtigen, die im europäischen Grünen Deal zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors gemacht wurden.

² Vor allem die Verordnung (EU) 2018/1139.

³ Siehe Anhang III der beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

Trotz zahlreicher Änderungen werden mit diesem überarbeiteten Vorschlag dieselben Ziele wie mit dem SES2+-Vorschlag aus dem Jahr 2013 verfolgt, auch wenn mitunter mit anderen Mitteln. In einigen Fällen wurden die Lösungen für die in der Folgenabschätzung von 2013 genannten bevorzugten Optionen beibehalten, einige Lösungen wurden aber auch aktualisiert, um den Veränderungen in diesem Sektor Rechnung zu tragen. In Abschnitt 4 der beiliegenden Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen werden die Änderungen im Einzelnen erläutert und untermauert.

Da die in der Folgenabschätzung genannten Hauptziele und bevorzugten Optionen im Kern beibehalten wurden, ist nicht davon auszugehen, dass die hier vorgeschlagenen Bestimmungen zu signifikant anderen ökonomischen, ökologischen oder sozialen Auswirkungen im Vergleich zum ursprünglichen SES2+-Vorschlag führen. Daher ist es unnötig, eine neue Folgenabschätzung für den vorliegenden geänderten Vorschlag durchzuführen, die über die Analysen der oben genannten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen hinausgeht.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

In ihrer Luftfahrtstrategie für Europa aus dem Jahr 2015⁵ forderte die Kommission die gesetzgebenden Organe auf, den SES2+-Verordnungsvorschlag rasch zu verabschieden. Die Änderung dieses Vorschlags steht voll und ganz im Einklang mit der Gesamtstrategie der Kommission in diesem Politikbereich, was Fortschritte bei diesem Gesetzgebungsvorhaben beschleunigen dürfte.

Die Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum sind eng mit dem Regelwerk der Union zur Flugsicherheit und mit den Aufgaben der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) verbunden⁶. Der Vorschlag zielt u. a. auf eine Vereinfachung der Rechtsvorschriften durch Streichung von Überschneidungen zwischen den bestehenden Vorschriften und durch eine Angleichung von SES-Recht und EASA-Grundverordnung ab.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Eine Verbesserung der SES-Vorschriften wurde in der Mitteilung der Kommission zum europäischen Grünen Deal als eine der Maßnahmen genannt, die zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen im Luftfahrtsektor beitragen können. Eine solche Verbesserung dürfte insbesondere zu einer geringeren Überlastung des Luftraums führen und damit häufiger die Möglichkeit einer direkten Streckenführung eröffnen. Der Vorschlag enthält zudem wichtige Elemente, die auf die Stärkung von Digitalisierung und Binnenmarkt ausgerichtet sind, zwei weitere Prioritäten der Kommission.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_de

⁶ Verordnung (EU) 2018/1139.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄßIGKEIT

• **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für den Änderungsvorschlag ist Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

• **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Nach Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union hat die Union das Recht, in diesem Bereich der geteilten Zuständigkeit tätig zu werden.

Konkret das Flugverkehrsmanagement fällt seit 2004 unter das Unionsrecht, was von den Mitgliedstaaten nicht selbständig geändert werden kann. Das Flugverkehrsmanagement wirkt sich materiell und naturgemäß auf den Luftraum der gesamten Europäischen Union aus, denn der grenzüberschreitende Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr ist ein Wesensmerkmal der Luftfahrt, weshalb dieses Thema am besten auf Unionsebene behandelt werden kann.

Zur Überwindung der Fragmentierung des europäischen Luftraums sind Maßnahmen auf EU-Ebene notwendig, die ein effizienteres Management ermöglichen, mit dem in der Gesamtperspektive der Kapazitätsmangel angegangen werden kann, um so Verspätungen und die sich daraus ergebenden zusätzlichen Emissionen zu reduzieren.

• **Verhältnismäßigkeit**

Diese Verordnung geht nicht über das für die Verwirklichung ihrer Ziele erforderliche Maß hinaus. Sie stützt sich auf Elemente, die durch verschiedene, in Anhang III der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen aufgeführte Beiträge untermauert werden.

• **Wahl des Instruments**

Der ursprüngliche Vorschlag bestand darin, die vorhandenen Verordnungen zu ändern und sie im Sinne der Klarheit gleichzeitig in einer einzigen Verordnung neu zu fassen. Dieser Ansatz ist nach wie vor gerechtfertigt, weshalb dasselbe Instrument einer Neufassung der Verordnung vorbehalten der notwendigen inhaltlichen Änderungen verwendet werden sollte.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Eine neue Folgenabschätzung, die über die hinausgeht, die zur Untermauerung des ursprünglichen Vorschlags von 2013 durchgeführt wurde [SWD (2013) 206 final], erscheint unnötig, da sich die Hauptziele und bevorzugten Optionen nicht wesentlich geändert haben und weil sich die ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen dieses Vorschlags nicht signifikant von den Folgen unterscheiden dürften, die ausgehend von den Bestimmungen des ursprünglichen SES2+-Vorschlags erwartet wurden.

Allerdings enthält die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, die zusammen mit diesem geänderten Vorschlag vorgelegt wird [Verweis einfügen], weitere Belege und Analysen

insbesondere zu den Aktualisierungen der Lösungen, mit denen 2013 die bevorzugten Optionen erreicht werden sollten. Diese Aktualisierungen verdeutlichen die Änderungen in dem Sektor und beinhalten sonstige neue oder geänderte Mittel zur Erreichung der gesteckten Ziele. Weitere Elemente stützen sich auf verschiedene Beiträge, die in den letzten Jahren zusammengestellt werden konnten. 2017 veröffentlichte der Europäische Rechnungshof (EuRH) einen Sonderbericht zum einheitlichen europäischen Luftraum mit Empfehlungen für die Kommission. 2019 ging der EuRH auf seine früheren Auswertungen mit einem weiteren Sonderbericht zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in der EU ein. Der Bericht enthält Empfehlungen an die Kommission, die entweder direkt in diesem geänderten Vorschlag berücksichtigt wurden oder im Zuge von Kommissionsrechtsakten aufgenommen werden können, die auf der Grundlage bestehender oder vorgeschlagener Befugnisse verabschiedet werden.

2019 wurde eine Gruppe von Weisen eingesetzt, der 15 ausgewiesene Sachverständige auf diesem Gebiet angehören und deren Aufgabe es war, die aktuelle Situation sowie den künftigen ATM-Bedarf in der EU zu bewerten. Nachdem über mehrere Monate hinweg Konsultationen in Form von Anhörungen mit allen relevanten Interessenträgern durchgeführt wurden, gab die Gruppe im April 2019 einen Bericht⁷ der Weisen über die Zukunft des einheitlichen europäischen Luftraums heraus, in dem sie ihren gemeinsamen Standpunkt darlegte und zehn Empfehlungen abgab. Gleichzeitig gab das Europäische Parlament ein Pilotprojekt über die künftige Architektur des europäischen Luftraums in Auftrag, über das im März 2019 ebenfalls ein Bericht vorgelegt wurde. Unter dem finnischen Vorsitz des Rats der Europäischen Union wurde im September 2019 eine hochrangige Konferenz über die Zukunft des einheitlichen europäischen Luftraums abgehalten, zu deren Abschluss eine gemeinsame Erklärung der Interessenträger unterzeichnet wurde, in der die Unterzeichner die europäischen Organe aufforderten, dringend den Rechtsrahmen und die institutionelle Struktur zu vereinfachen, damit aktuelle und künftige Erfordernisse des europäischen Flugverkehrsmanagements bewältigt werden können und dieses seinen Zweck erfüllt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des geänderten Vorschlags**

Wie bereits geschehen, wird vorgeschlagen, die bestehenden SES-Verordnungen in einer einzigen Verordnung zusammenzuführen, was eine Reihe von Änderungen notwendig macht. Der neue Rechtsakt ist in sechs Kapitel eingeteilt:

- Kapitel I: Allgemeine Bestimmungen
- Kapitel II: Nationale Aufsichtsbehörden
- Kapitel III: Erbringung von Diensten
- Kapitel IV: Netzmanagement

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

– Kapitel V: Luftraum, Interoperabilität und technologische Innovation

– Kapitel VI: Schlussbestimmungen

In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, die sich mit der Verordnung (EU) 2018/1139 überschneidenden Elemente zu streichen. Zudem werden einige Details parallel auch in der Verordnung (EU) 2018/1139 geändert, damit die Einheitlichkeit beider Verordnungen gewahrt ist. Die Verordnung (EG)Nr. 552/2004 wurde durch die Verordnung (EU) 2018/1139 aufgehoben, weshalb sie in diesem geänderten Vorschlag nicht mehr berücksichtigt wird. Das Ziel der Interoperabilität im einheitlichen europäischen Luftraum wurde jedoch beibehalten.

Nationale Aufsichtsbehörden (die Artikel 3, 4 und 5 sind in Verbindung mit dem neuen Artikel 114i der Verordnung (EU) 2018/1139 zu lesen, der in einem eigenen gleichzeitig vorgelegten Vorschlag enthalten ist⁸)

Als einer der Bereiche, in denen besonders dringender Handlungsbedarf besteht, wurde in der Folgenabschätzung die Stärkung der nationalen Aufsichtsbehörden im Hinblick auf deren Unabhängigkeit und Fachkenntnis, aber auch deren Ressourcen genannt. Hierzu enthält Artikel 3 Vorgaben zum Maß der Unabhängigkeit der Behörden von den ihrer Aufsicht unterstehenden Diensteanbietern sowie von sonstigen öffentlichen oder privaten Stellen. Einige Mitgliedstaaten müssen ihre Verwaltung erst umorganisieren, um die vorgeschlagene Regelung anwenden zu können, weshalb ein entsprechender Übergangszeitraum von 48 Monaten vorgeschlagen wird (Artikel 46 Absatz 2 des Entwurfs). Ausdrücklicher festgelegt sind die Anforderungen an die Kompetenzen und die Unabhängigkeit der Beschäftigten, insbesondere im Hinblick auf Personen, deren Aufgabe es ist, strategische Entscheidungen zu treffen. Die gleiche Wirkung ist mit Artikel 20 des Entwurfs zur „Kostengrundlage für Gebühren“ beabsichtigt, in dem als eines der Elemente, die geltend gemacht werden können, ausdrücklich auf die Kosten verwiesen wird, die den Anbietern von Flugverkehrsdiensten für die Aufsicht und Zertifizierung durch nationale Aufsichtsbehörden entstehen. Damit wird ein Ermessensspielraum für die angemessene Finanzierung der nationalen zuständigen Behörden durch entsprechende Gebühren geschaffen.

Für die nationalen Aufsichtsbehörden wird die Einrichtung eines geeigneten Forums in Form des Beratungsausschusses für die Leistungsüberprüfung vorgeschlagen (siehe Entwurf der neuen Artikel 114a und 114i der Verordnung (EU) 2018/1139), der u. a. zur Verbesserung der Zusammenarbeit der Behörden im Interesse einer größeren Fachkompetenz und der Weitergabe bewährter Verfahren beitragen soll.

Vorgeschlagen wird eine klare Trennung zwischen den Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden, die für Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum zuständig sind, und den Aufgaben der nationalen zuständigen Behörden auf dem Gebiet der Flugsicherheit, die in der Verordnung (EU) 2018/1139 geregelt sind. Erstere sollten für die Zertifizierung ihre Wirtschaftlichkeit in Bezug auf die finanziellen Voraussetzungen zuständig sein, die für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten, die Überwachung der Auftragsvergabe für Flugsicherungsdienste und die Anwendung des Leistungssystems und der Gebührenregelung

⁸ COM(2020) 577 final.

erforderlich sind. Letztere sind nach wie vor für die Sicherheitszertifizierung und die Aufsicht sowie für andere, in der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Aufgaben zuständig.

Zertifizierung der Wirtschaftlichkeit von Anbietern von Flugsicherungsdiensten und Benennung von Anbietern von Flugverkehrsdiensten (Artikel 6 und 7)

Die sicherheitsrelevante Zertifizierung von Anbietern von Flugsicherungsdiensten und die Aufsicht über diese Anbieter fällt unter die Verordnung (EU) 2018/1139. Abgesehen von der notwendigen Zertifizierung sollte die Erbringung von Flugsicherungsdiensten von der Erfüllung bestimmter Anforderungen an die finanzielle Solidität sowie Haftungs- und Versicherungsfragen abhängig gemacht werden. Hierzu wird die Ausstellung eines Wirtschaftlichkeitszeugnisses durch die nationalen Aufsichtsbehörden vorgeschlagen.

Der geänderte Vorschlag enthält auch die Vorgabe, dass die Benennung von Anbietern von Flugverkehrsdiensten auf höchstens zehn Jahre befristet sein soll. Ziel ist, eine regelmäßige Neubewertung der Benennungen zu gewährleisten.

CNS-Dienste, Flugberatungsdienste (AIS), Flugverkehrsdatendienste (ADS), MET-Dienste und Flugverkehrsdienste für den An- und Abflug (Artikel 8)

Dienste, die zur Unterstützung von Flugverkehrsdiensten erbracht werden, können Effizienzgewinne hervorbringen und dürften zu mehr Flexibilität führen sowie Innovationen fördern. Werden solche Dienste zu Marktbedingungen erbracht, wofür sie sich ihrem Wesen nach eignen, ließe sich ihr Potenzial, Verbesserungen herbeizuführen, realisieren. Daher wird vorgeschlagen, Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 durch eine Vorschrift zu ersetzen, die sich auf die Erbringung von CNS-Diensten, Flugberatungsdiensten (AIS), Flugverkehrsdatendiensten (ADS), MET-Diensten und Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug zu Marktbedingungen bezieht.

Flugverkehrsdienste, die als natürliche Monopole gelten, unterliegen weiterhin prinzipiell der Benennung eines bestimmten Anbieters durch die jeweils zuständigen Behörden. Allerdings sollten Anbieter von Flugverkehrsdiensten entscheiden können, ob sie CNS-Dienste, Flugberatungsdienste (AIS), Flugverkehrsdatendienste (ADS) oder MET-Dienste in Auftrag geben. Hinsichtlich der Flugverkehrsdienste für den An- und Abflug sollten Flugplatzbetreiber entscheiden können, ob sie Dienste für die Flugplatzkontrolle in Auftrag geben, wenn sie sich davon eine Steigerung der Kosteneffizienz zum Vorteil der Luftraumnutzer versprechen. Zu denselben Bedingungen sollten die Mitgliedstaaten die Auftragsvergabe von Diensten für die Anflugkontrolle erlauben können.

Um gleiche Bedingungen für alle zu schaffen und Diskriminierung, Quersubventionen und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollten Streckendienste organisatorisch von anderen Flugsicherungsdiensten getrennt werden.

Gemeinsame Informationsdienste (Artikel 9)

Artikel 9 dieses geänderten Vorschlags enthält Bestimmungen zu gemeinsamen Informationsdiensten, die für ein sicheres Flugverkehrsmanagement unbemannter Luftfahrzeuge (Dronenverkehr) benötigt werden. Der Artikel wurde an die jüngsten regulatorischen Entwicklungen beim Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge angepasst. Vorgeschlagen wird die Festsetzung von Entgelten für diese Dienste, indem die Kosten für das Flugverkehrsmanagement unbemannter Luftfahrzeuge einbezogen werden.

Leistungssystem und Gebührenregelung sowie Leistungsüberprüfungsgremium (Artikel 10 bis 25)

Die wirtschaftliche Regulierung sollte gestärkt und effizienter gestaltet werden. Hierzu wird vorgeschlagen, benannten Anbietern von Flugverkehrsdiensten die Aufgabe zu übertragen, ihre Leistungspläne selbst zu erstellen und der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen. Je nach Sachlage kann es sich bei dieser Behörde um die Agentur in ihrer Funktion als Leistungsüberprüfungsgremium (PRB) oder um eine nationale Aufsichtsbehörde handeln.

Die Funktion als Leistungsüberprüfungsgremium, für die in dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1139 eigene Regeln festgelegt sind, ist so ausgelegt, dass einschlägige Entscheidungen mit dem notwendigen Sachverstand und der erforderlichen Unabhängigkeit getroffen werden können. Die vorgeschlagenen Finanzierungsvorschriften dürften gewährleisten, dass die Agentur mit den notwendigen Ressourcen ausgestattet ist. Aus Gründen der Verfahrensökonomie wird vorgeschlagen, dass die betroffenen Parteien gegen Entscheidungen, die die Agentur in ihrer Funktion als PRB trifft, Beschwerde einlegen können.

In diesem geänderten Vorschlag werden die jeweiligen Zuständigkeiten der Agentur in ihrer Funktion als PRB sowie der nationalen Aufsichtsbehörden im Hinblick auf die Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung festgelegt. So obliegt der Agentur in ihrer Funktion als PRB die Bewertung und Genehmigung der Kostenzuweisungen zwischen Strecken- und An- und Abflugdiensten sowie die Bewertung und Genehmigung der Leistungspläne für Streckenflugsicherungsdienste. Den nationalen Aufsichtsbehörden obliegt die Bewertung und Genehmigung der Leistungspläne für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug. Daher müssen benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die beide Arten von Diensten erbringen, getrennte Pläne für Streckenflugsicherungsdienste und Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug einreichen.

Die Bestimmungen der vorgeschlagenen Gebührenregelung sind an dieses neue Konzept angepasst. Ferner wird vorgeschlagen, Mechanismen für die Modulierung der Gebühren unionsweit festzulegen, um so Verbesserungen vor allem in der Umweltbilanz oder der Dienstqualität zu unterstützen.

Schließlich wird vorgeschlagen, Anforderungen an die Vorschriften für die Transparenz der Rechnungslegung der Anbieter von Flugsicherungsdiensten hinzuzufügen (Artikel 25). Dies soll dazu beitragen, Quersubventionen und die daraus folgenden Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Diese Vorschrift dürfte vor allem die Anwendung der Artikel 8 und 9 erleichtern.

Funktionale Luftraumblöcke

Der geänderte Vorschlag enthält keine Bestimmungen mehr zu den funktionalen Luftraumblöcken (Functional Airspace Blocks, FAB). Die Tatsache, dass diesbezügliche Vorschriften fehlen, sollte die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, Luftraumblöcke beizubehalten oder bei Bedarf einzurichten. Auch bleibt es Anbietern von Flugsicherungsdiensten unbenommen, trotz fehlender Vorschriften flexibel zu kooperieren.

Netzmanagement (Artikel 26, 27 und 28)

Artikel 26 enthält die Netzfunktionen und deren Ziele. In Artikel 27 ist die Rolle des Netzmanagers dargelegt, die darin besteht, dass er die Wahrnehmung der Netzfunktionen unterstützt. Ferner

enthält dieser Artikel die Bestimmungen hinsichtlich der Ernennung des Netzmanagers, seiner Aufgaben und die von diesem zu befolgenden Entscheidungsfindungsprozesse.

Die Netzfunktionen sollten bestimmten Regeln des Leistungssystems unterliegen (Artikel 16).

Nach Artikel 28 muss der Netzmanager seine Rechnungslegung vorlegen und wird einer unabhängigen Rechnungsprüfung unterzogen.

Zugang zu Daten und deren Verfügbarkeit (Artikel 31)

Es wird vorgeschlagen, die Vorschriften auf diesem Gebiet zu ändern (auch gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag), um die grenzüberschreitende und unionsweite Erbringung von Flugverkehrsdatendiensten zu erleichtern. Auch sollen die Bestimmungen des Artikels 31 gewährleisten, dass Neulinge auf dem Datenmarkt Zugang zu einschlägigen Betriebsdaten sogar vor der Zertifizierung haben. Zur Vermeidung von Quersubventionen oder mehrfacher Inrechnungstellung wird die Festlegung angemessener Preisfestsetzungsprinzipien vorgeschlagen.

Flexible Luftraumnutzung (Artikel 33)

Artikel 33 entspricht im Großen und Ganzen Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004, wobei es auch in Zukunft den Mitgliedstaaten obliegt, die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung zu gewährleisten. Allerdings muss dieses Konzept im Einklang mit dem ATM-Masterplan angewandt werden. Artikel 33 ergänzt die in der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten grundlegenden Anforderungen, denen zufolge das Luftraummanagement die einheitliche Anwendung der flexiblen Luftraumnutzung unterstützen muss.

SESAR-Koordinierung (Artikel 34)

Nach Artikel 34 müssen die einschlägigen Stellen im Hinblick darauf zusammenarbeiten, eine wirksame Koordinierung zwischen den verschiedenen Phasen des SESAR-Projekts zu gewährleisten.

• Änderungen gegenüber dem in Ziffer 1 genannten ursprünglichen Vorschlag

Dieser geänderte Vorschlag enthält im Vergleich zum in Ziffer 1 genannten Vorschlag folgende Änderungen:

Erwägungsgründe

1. Erwägungsgrund 1 wird vereinfacht und erhält folgende Fassung:

„Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹, die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ und die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ wurden in wesentlichen Teilen

⁹ Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1).

¹⁰ Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10).

¹¹ Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20).

geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannten Verordnungen neu zu fassen.“

2. Erwägungsgrund 2 wird gestrichen.

3. Erwägungsgrund 3 wird Erwägungsgrund 2 und erhält folgende Fassung:

- a) nach der Bezugnahme auf die „Verordnung (EG) Nr. 552/2004“ werden die Worte „des Europäischen Parlaments und des Rates¹²“ eingefügt;
- b) Der unnummerierte Erwägungsgrund nach Erwägungsgrund 3 wird zum zweiten Satz von Erwägungsgrund 2 und erhält folgende Fassung:

„Durch die Annahme des zweiten Pakets, der Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹³, wurde die Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums weiter gestärkt, indem ein Leistungssystem und das Konzept des Netzmanagers zur weiteren Verbesserung des europäischen ATM-Netzes eingeführt wurden.“

- c) Folgender Satz 3 wird angefügt:

„Die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 wurde durch die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgehoben, da die für die Interoperabilität von ATM-Systemen, -Komponenten und -Verfahren erforderlichen Vorschriften in jene Verordnung aufgenommen wurden.“

4. Folgender Erwägungsgrund 3 wird eingefügt:

„Um den mit der Verordnung (EU) 2018/1139 eingeführten Änderungen Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, den Inhalt der vorliegenden Verordnung an den der Verordnung (EU) 2018/1139 anzupassen.“

5. Erwägungsgrund 6 erhält folgende Fassung:

„Damit die Ziele der Erhöhung der Sicherheitsstandards für den Luftverkehr und der Verbesserung der Gesamtleistung des ATM und der Flugsicherungsdienste (ANS) für den allgemeinen Luftverkehr in Europa gleichzeitig umgesetzt werden können, ist der menschliche Faktor zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb die Grundsätze einer angemessenen Redlichkeitskultur („Just Culture“) wahren. Die Stellungnahmen und Empfehlungen der Expertengruppe zur menschlichen Dimension des einheitlichen europäischen Luftraums¹⁴ sollten in Erwägung gezogen und berücksichtigt werden.“

6. Folgender Erwägungsgrund 7 wird eingefügt:

„Auch Verbesserungen der Umweltleistung des ATM tragen direkt zur Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris und des europäischen Grünen Deals der Kommission bei, insbesondere durch die Verringerung der Luftverkehrsemissionen.“

7. Erwägungsgrund 7 wird Erwägungsgrund 8 und erhält folgende Fassung:

„Im Jahr 2004 haben die Mitgliedstaaten eine allgemeine Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum abgegeben. Dieser Erklärung zufolge

¹² Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (Interoperabilitäts-Verordnung) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26).

¹³ Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 34).

¹⁴ C(2017) 7518 final.

sollten die Mitgliedstaaten insbesondere die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen verstärken und, wenn und soweit wie es von allen betroffenen Mitgliedstaaten für erforderlich gehalten wird, die Zusammenarbeit zwischen ihren Streitkräften in allen Angelegenheiten des Flugverkehrsmanagements erleichtern.“

8. Erwägungsgrund 8 wird Erwägungsgrund 9 und Erwägungsgrund 9 wird gestrichen.

9. In Erwägungsgrund 10 erhält der letzte Satz folgende Fassung:

„Dies sollte eine nationale Aufsichtsbehörde nicht daran hindern, Teil einer für mehrere regulierte Sektoren zuständigen Regulierungsbehörde zu sein, sofern diese die Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt, oder sich hinsichtlich ihrer Organisation mit der nationalen Wettbewerbsbehörde zusammenschließen.“

10. Folgender Erwägungsgrund 11 wird eingefügt:

„Durch die Finanzierung der nationalen Aufsichtsbehörden sollte ihre Unabhängigkeit gewährleistet und ihnen ermöglicht werden, im Einklang mit den Grundsätzen der Fairness, Transparenz, Diskriminierungsfreiheit und Verhältnismäßigkeit zu arbeiten. Geeignete Verfahren für die Ernennung von Personal sollten dazu beitragen, die Unabhängigkeit der nationalen Aufsichtsbehörden zu gewährleisten, indem insbesondere sichergestellt wird, dass die Ernennung von Personen, die für strategische Entscheidungen zuständig sind, von einer Behörde vorgenommen wird, die keine direkten Eigentumsrechte an Anbietern von Flugsicherungsdiensten ausübt.“

11. Erwägungsgrund 11 wird Erwägungsgrund 12 und der erste Satz erhält folgende Fassung:

„Den nationalen Aufsichtsbehörden kommt bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums eine Schlüsselrolle zu, weshalb sie zusammenarbeiten sollten, um den Austausch von Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze, bewährte Vorgehensweisen und Verfahren sowie in Bezug auf die Anwendung dieser Verordnung zu ermöglichen und einen gemeinsamen Ansatz zu entwickeln, auch durch eine verstärkte Zusammenarbeit auf regionaler Ebene.“

12. Erwägungsgrund 12 wird Erwägungsgrund 43.

13. Erwägungsgrund 13 wird gestrichen.

14. Die folgenden neuen Erwägungsgründe 13 und 14 werden eingefügt:

„(13) Die Zusammenarbeit zwischen den Anbietern für Flugverkehrsdienste ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Leistung des europäischen ATM-Systems und sollte gefördert werden. Die Mitgliedstaaten sollten in der Lage sein, Kooperationsmechanismen einzurichten, die nicht auf vordefinierte Formen der Zusammenarbeit und geografische Gebiete beschränkt sind.

(14) Die Sicherheitszertifizierung von und die Sicherheitsaufsicht über Anbieter von Flugsicherungsdiensten werden von den zuständigen nationalen Behörden oder von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) gemäß den Anforderungen und Verfahren der Verordnung (EU) 2018/1139 durchgeführt. Zusätzliche Anforderungen in Bezug auf finanzielle Solidität, Haftpflicht- und Versicherungsschutz sind für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten erforderlich und sollten Gegenstand eines Wirtschaftlichkeitszeugnisses sein. Ein Anbieter von Flugsicherungsdiensten sollte in der Union nur dann Dienste anbieten können, wenn er sowohl über eine Sicherheitszeugnis als auch über ein Wirtschaftlichkeitszeugnis verfügt.“

15. Erwägungsgrund 14 wird Erwägungsgrund 15.

16. Die folgenden neuen Erwägungsgründe 16 bis 33 werden eingefügt:

„(16) Exklusiv bereitgestellte Flugverkehrsdienste sollten Benennungsanforderungen und Mindestanforderungen zur Wahrung des öffentlichen Interesses unterliegen.

(17) Anbieter von Flugverkehrsdiensten oder Flughafenbetreiber sollten unbeschadet der Sicherheitsanforderungen die Wahl haben, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS), Flugberatungsdienste (AIS), Flugverkehrsdatendienste (ADS), Wetterdienste (MET) oder Flugverkehrsdienste für den An- und Abflug zu Marktbedingungen in Auftrag zu geben, wenn sie der Auffassung sind, dass eine solche Auftragsvergabe Kosteneffizienzgewinne ermöglicht. Die Möglichkeit, auf eine solche Auftragsvergabe zurückzugreifen, dürfte mehr Flexibilität ermöglichen und Innovationen bei der Dienstleistungsförderung, ohne die spezifischen Bedürfnisse des Militärs in Bezug auf Vertraulichkeit, Interoperabilität, Systemresilienz, Datenzugang und ATM-Sicherheit zu beeinträchtigen.

(18) Bei der Vergabe von Aufträgen über Flugverkehrsdienste für den An- und Abflug sollte weder die in dieser Verordnung festgelegte Gebührenregelung noch der mit der Anwendbarkeit dieser Regelung in Verbindung stehende Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ gelten.

(19) Die Erbringung von Streckenflugverkehrsdiensten sollte organisatorisch von der Erbringung von CNS-, AIS-, ADS-, MET- und Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug getrennt werden, auch durch getrennte Rechnungsführung, um Transparenz zu gewährleisten und Diskriminierung, Quersubventionierung und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

(20) Gegebenenfalls sollte die Vergabe von Aufträgen über Flugsicherungsdienste im Einklang mit der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ und der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ erfolgen. Die nationalen Aufsichtsbehörden sollten sicherstellen, dass die Vergabeanforderungen für Flugsicherungsdienste erfüllt werden.

(21) Das Verkehrsmanagement unbemannter Luftfahrzeuge erfordert die Verfügbarkeit gemeinsamer Informationsdienste. Zur Eindämmung der Kosten eines solchen Verkehrsmanagements, sollten die Preise für gemeinsame Informationsdienste auf den Kosten und einem angemessenen Gewinnaufschlag beruhen und der Genehmigung durch die nationalen Aufsichtsbehörden unterliegen. Um die Erbringung der Dienste zu ermöglichen, sollten die erforderlichen Daten von den Anbietern von Flugsicherungsdiensten zur Verfügung gestellt werden.

(22) Da das Leistungssystem und die Gebührenregelung darauf abzielen, Flugsicherungsdienste, die zu anderen als Marktbedingungen erbracht werden, kosteneffizienter zu machen und eine bessere Qualität der Dienste zu fördern, sollten sie einschlägige und geeignete Anreize enthalten. Im Hinblick auf dieses Ziel sollten das Leistungssystem und die Gebührenregelung nicht für Dienste gelten, die unter Marktbedingungen erbracht werden.

¹⁵ Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte (ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11).

¹⁶ Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

¹⁷ Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

(23) Damit die erforderliche Aufsicht über das Leistungssystem und die Gebührenregelung größtmögliche Wirkung entfalten kann, sollte sie auf benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten als solche ausgerichtet sein.

(24) Die Zuständigkeiten für die Aufsicht über das Leistungssystem und die Gebührenregelung sollten angemessen aufgeteilt werden.

(25) Angesichts der grenzüberschreitenden und netzbezogenen Aspekte, die mit der Erbringung von Streckenflugsicherungsdiensten verbunden sind, und in Anbetracht der Tatsache, dass die Leistung folglich vor allem anhand unionsweiter Leistungsziele zu bewerten ist, sollte für die Bewertung und Genehmigung der Leistungspläne und Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste, die der gerichtlichen Überprüfung durch eine Berufungsinstanz und schließlich durch den Gerichtshof unterliegen, eine Einrichtung der Union zuständig sein. Um sicherzustellen, dass die Aufgaben mit einem hohen Maß an Fachwissen und der erforderlichen Unabhängigkeit ausgeführt werden, sollte es sich bei dieser Unionseinrichtung um die Agentur handeln, die auch als Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body, PRB) fungiert und im Einklang mit den spezifischen in der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten Governance-Bestimmungen arbeitet. Angesichts ihrer Kenntnisse der örtlichen Gegebenheiten, die für die Bewertung von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug erforderlich sind, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden für die Bewertung und Genehmigung der Leistungspläne und Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug zuständig sein. Die Kostenaufteilung zwischen Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und den An- und Abflug erfolgt in einem einzigen Vorgang, der für beide Arten von Diensten relevant ist, und sollte daher der Aufsicht der Agentur in ihrer Funktion als PRB unterliegen.

(26) Um so weit wie möglich sicherzustellen, dass die gesetzten Ziele wirksam erreicht werden, sollten die Entwürfe der Leistungspläne im Bereich der Flugsicherungsdienste für den Streckenflug und den An- und Abflug mit den entsprechenden unionsweiten Leistungszielen in Einklang stehen und bestimmte Qualitätskriterien erfüllen. Das Bewertungsverfahren sollte gewährleisten, dass Mängel rasch behoben werden.

(27) Die Erbringung der Netzfunktionen sollte unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieser Funktionen spezifischen Kriterien unterliegen. Die Netzfunktionen sollten in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz Leistungszielen unterliegen.

(28) Die Gebührenregelung sollte auf dem Grundsatz beruhen, dass die Luftraumnutzer die Kosten für die Erbringung der erhaltenen Dienste tragen sollten, dass aber nur Kosten berücksichtigt werden sollten, die mit diesem Dienst verbunden und nicht anderweitig abgedeckt sind. Die Kosten im Zusammenhang mit dem Netzmanager sollten in die festgestellten Kosten einbezogen werden, die den Luftraumnutzern in Rechnung gestellt werden können. Die Gebühren sollten so gestaltet sein, dass eine sichere, effiziente, wirksame und nachhaltige Erbringung von Flugsicherungsdiensten mit Blick auf ein hohes Sicherheitsniveau, Kosteneffizienz sowie die Erfüllung der Leistungsziele unterstützt und Anreize für eine integrierte Erbringung von Diensten sowie eine Verringerung der Umweltauswirkungen der Luftfahrt geschaffen werden.

(29) Angesichts des grenzüberschreitenden Charakters des Luftverkehrs sollten auf Unionsebene Mechanismen für die Differenzierung der Gebühren eingerichtet werden, um bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus die Umweltleistung und die Qualität der Dienste zu verbessern, insbesondere durch die verstärkte Nutzung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe, eine höhere Kapazität und geringere Verspätungen. Die nationalen Aufsichtsbehörden

sollten zudem die Möglichkeit haben, auf lokaler Ebene Mechanismen für An- und Abflugdienste einzurichten.

(30) Um Anreize für Luftraumnutzer zu schaffen, insbesondere bei Überlastungen die kürzeste Strecke zu fliegen, sollte es möglich sein, einen gemeinsamen Gebührensatz für Streckendienste im gesamten einheitlichen europäischen Luftraum festzulegen. Die Festlegung eines solchen gemeinsamen Gebührensatzes sollte für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten ertragsneutral sein.

(31) Es sollten Vorkehrungen getroffen werden, um sicherzustellen, dass die Rechnungslegung der Anbieter von Flugsicherungsdiensten transparent ist, um Quersubventionierungen und daraus resultierende Verzerrungen zu verhindern.

(32) Die ATM-Netzfunktionen sollten zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems beitragen und die Verwirklichung der unionsweiten Leistungsziele unterstützen. Sie sollten eine nachhaltige, effiziente und ökologisch optimale Nutzung des Luftraums und knapper Ressourcen gewährleisten, den operativen Erfordernissen beim Aufbau der europäischen ATM-Netzinfrastuktur Rechnung tragen und im Falle von Netzkrisensituationen Unterstützung leisten. Eine Reihe von Aufgaben, die zur Wahrnehmung dieser Funktionen beitragen, sollte von einem Netzmanager ausgeführt werden, in dessen Tätigkeit alle am Betrieb Beteiligten einbezogen werden sollten.

(33) Bei den im Rahmen des kooperativen Entscheidungsprozesses vom Netzmanager zu treffenden Entscheidungen sollten die Belange des Netzes Vorrang haben. Die am kooperativen Entscheidungsprozess beteiligten Parteien sollten ihr Handeln daher so weit wie möglich darauf ausrichten, die Funktionsweise und die Leistungsfähigkeit des Netzes zu verbessern. Die Verfahren für den kooperativen Entscheidungsprozess sollten den Belangen des Netzes gerecht werden und so beschaffen sein, dass Probleme gelöst und möglichst immer ein Konsens gefunden wird.“

17. Erwägungsgrund 15 wird Erwägungsgrund 39 und erhält folgende Fassung:

„Das Konzept der gemeinsamen Vorhaben sollte darauf abzielen, die im europäischen ATM-Masterplan genannten wesentlichen betrieblichen Änderungen, die sich auf das gesamte Netz auswirken, zeitgerecht, koordiniert und synchronisiert umzusetzen. Die Kommission sollte mit der Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse in Bezug auf die Finanzierung beauftragt werden, um die Einführung des SESAR-Projekts zu beschleunigen.“

18. Erwägungsgrund 16 wird gestrichen.

19. Erwägungsgrund 17 wird Erwägungsgrund 37 und erhält folgende Fassung:

„Die sichere und effiziente Nutzung des Luftraums kann nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den zivilen und den militärischen Luftraumnutzern erreicht werden, was in der Praxis im Wesentlichen auf der Grundlage des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung und einer wirksamen Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen gemäß den Vorgaben der ICAO erfolgt. Um die Anwendung dieses Konzepts zu gewährleisten, sollten Regeln festgelegt werden, und die Kommission sollte ermächtigt werden, Maßnahmen vorzusehen, die eine stärkere Harmonisierung sicherstellen.“

20. Erwägungsgrund 18 wird Erwägungsgrund 35 und erhält folgende Fassung:

„Die Verfügbarkeit einschlägiger Betriebsdaten ist von wesentlicher Bedeutung, um die flexible Erbringung von Flugverkehrsdatendiensten auf grenzüberschreitender und unionsweiter Ebene zu ermöglichen. Daher sollten diese Daten den einschlägigen Interessenträgern, auch potenziellen neuen Anbietern von Flugverkehrsdatendiensten, zur Verfügung gestellt werden. Die Genauigkeit der Informationen unter anderem über den Luftraumstatus und spezifische Luftverkehrssituationen

und ihre rechtzeitige Weitergabe an zivile und militärische Kontrollstellen wirken sich direkt auf die Sicherheit und die Effizienz des Flugbetriebs aus. Rechtzeitiger Zugang zu aktuellen Information über den Luftraumstatus ist entscheidend für alle Parteien, die die zum Zeitpunkt der Einreichung oder erneuten Einreichung ihres Flugplans verfügbaren Luftraumstrukturen nutzen wollen.“

21. Erwägungsgrund 19 wird Erwägungsgrund 36 und erhält folgende Fassung:

„Die Bereitstellung vollständiger, hochwertiger und aktueller Luftfahrtinformationen hat erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit und einen erleichterten Zugang zum Luftraum der Union und der dortigen Bewegungsmöglichkeiten. Der Zugang zu diesen Daten sollte durch eine geeignete Informationsinfrastruktur erleichtert werden.“

22. Die Erwägungsgründe 20 bis 25 werden gestrichen.

23. Erwägungsgrund 26 wird Erwägungsgrund 34 und erhält folgende Fassung:

„Um die Kundenorientierung der Anbieter von Flugverkehrsdiensten zu stärken und die Möglichkeit der Luftraumnutzer zur Einflussnahme auf sie betreffende Beschlüsse auszubauen, sollten die Konsultation und die Einbeziehung der Beteiligten bei größeren operationellen Beschlüssen der Anbieter von Flugverkehrsdiensten effektiver gestaltet werden.“

24. Folgender Erwägungsgrund 38 wird eingefügt:

„Das SESAR-Projekt zielt darauf ab, durch die Modernisierung des europäischen und globalen ATM-Systems die sichere, effiziente und ökologisch nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs zu ermöglichen. Damit es seine volle Wirksamkeit entfalten kann, sollte eine angemessene Koordinierung zwischen den einzelnen Phasen des Projekts sichergestellt werden. Der europäische ATM-Masterplan sollte aus der SESAR-Definitionsphase hervorgehen und zur Erreichung der unionsweit geltenden Leistungsziele beitragen.“

25. Folgender Erwägungsgrund 40 wird eingefügt:

„Durch die Einhaltung der Anforderungen an ATM-Systeme und -Komponenten gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 sollte die Interoperabilität dieser Systeme und Komponenten zugunsten des einheitlichen europäischen Luftraums gewährleistet werden.“

26. Erwägungsgrund 27 wird gestrichen.

27. Erwägungsgrund 28 wird Erwägungsgrund 41 und erhält folgende Fassung:

- a) Im ersten Satz werden die Worte „Bestimmungen zu Netzmanagement und Leistungssystem“ durch die Worte „Bestimmungen zum Netzmanagement“ ersetzt;
- b) Die Sätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„Beim Erlass delegierter Rechtsakte nach dieser Verordnung ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.“

28. Erwägungsgrund 29 wird gestrichen.

29. Erwägungsgrund 30 wird Erwägungsgrund 42 und erhält folgende Fassung:

„Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, insbesondere im Hinblick auf die Modalitäten der Einstellungs- und Auswahlverfahren der nationalen Aufsichtsbehörden, die Bestimmungen über die Zertifizierung der Wirtschaftlichkeit von Anbietern von Flugsicherungsdiensten, die Bestimmungen zur Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung, insbesondere auf die Festlegung unionsweiter Leistungsziele, die Klassifizierung von Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und den An- und Abflug, die Kriterien und Verfahren für die Bewertung der Entwürfe der Leistungspläne und Leistungsziele von Anbietern von Luftverkehrsdiensten und Netzmanagern, die Überwachung der Leistung, die Bestimmungen über die Bereitstellung von Informationen über Kosten und Gebühren, den Inhalt und die Festlegung der Kostengrundlage für die Gebühren und die Festsetzung der Gebührensätze für Flugsicherungsdienste, die Anreizmechanismen und die Risikoteilungsmechanismen, die Benennung des Netzmanagers und die Bedingungen für eine solche Benennung, die Aufgaben des Netzmanagers und die dabei anzuwendenden Governance-Mechanismen, die Bestimmungen über die Wahrnehmung der Netzfunktionen, die Modalitäten der Konsultation von Beteiligten bei größeren operationellen Beschlüssen der Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die Anforderungen an die Verfügbarkeit von Betriebsdaten, die Zugangsbedingungen und die Festsetzung von Zugangspreisen, die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung, die Festlegung gemeinsamer Vorhaben und der in diesem Rahmen anwendbaren Governance-Mechanismen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ ausgeübt werden.“

30. Die Erwägungsgründe 31 und 32 werden gestrichen.

31. Erwägungsgrund 33 wird Erwägungsgrund 44.

32. Erwägungsgrund 34 wird gestrichen.

33. Die Erwägungsgründe 35 und 36 werden Erwägungsgrund 45, der folgende Fassung erhält:

„Angesichts der rechtlichen Position des Königreichs Spanien in Bezug auf Hoheitsgewalt und Gerichtsbarkeit in dem Gebiet, in dem sich der Flughafen Gibraltar befindet, sollte diese Verordnung nicht für den Flughafen Gibraltar gelten.“

34. Erwägungsgrund 37 wird Erwägungsgrund 46. Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraums, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann, sondern aufgrund der grenzüberschreitenden Dimension der Maßnahme eher auf Unionsebene zu erreichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden.“

Kapitel I: Allgemeine Bestimmungen

35. In Artikel 1 (Gegenstand und Anwendungsbereich) werden folgende Änderungen eingefügt:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

¹⁸ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

„In dieser Verordnung werden die Vorschriften für die Einrichtung und das wirksame Funktionieren des einheitlichen europäischen Luftraums festgelegt, um die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu stärken, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Luftverkehr in Europa im Hinblick darauf zu steigern, den Anforderungen aller Luftraumnutzer zu entsprechen. Der einheitliche europäische Luftraum besteht aus einem zusammenhängenden europaweiten Netz, einem schrittweise stärker integrierten Luftraum sowie Netzmanagement- und Flugverkehrsmanagementsystemen, deren Grundlage Sicherheit, Effizienz, Interoperabilität und technologische Modernisierung zum Vorteil aller Luftraumnutzer, der Bürgerinnen und Bürger sowie der Umwelt bilden.“

b) In Absatz 2 wird der Verweis auf Artikel 38 durch einen Verweis auf Artikel 44 ersetzt.

c) Absatz 3 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„In diesem Zusammenhang zielt diese Verordnung darauf ab, in den von ihr erfassten Bereichen die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu unterstützen, die sich aus dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen wird und indem gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des Abkommens in dieser Verordnung und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend berücksichtigt werden.“

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„Diese Verordnung gilt für den Luftraum innerhalb der ICAO-Region EUR, in dem die Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten zuständig sind. Die Mitgliedstaaten können die vorliegende Verordnung auch auf den in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Luftraum innerhalb anderer ICAO-Gebiete anwenden, sofern sie die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon unterrichten.“

e) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„[Sollte die Verordnung vor Ablauf des Übergangszeitraums erlassen werden: Diese Verordnung gilt nicht für den Flughafen Gibraltar.]“

f) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„Sofern nichts anderes bestimmt ist, sind Bezugnahmen auf die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) so zu verstehen, dass sie sich auf die Agentur in ihrer Eigenschaft als Sicherheitsbehörde und nicht auf die für die Leistungsüberprüfung zuständige Behörde beziehen.“

36. In Artikel 2 (Begriffsbestimmungen) werden die Nummern 1 bis 22 wie folgt geändert bzw. eingefügt:

a) Nummer 1 wird Nummer 5 und Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Zusammenstöße zu verhindern

i) zwischen Luftfahrzeugen

ii) auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen.“

b) Nummer 2 wird Nummer 1 und erhält folgende Fassung:

„„Flugplatzkontrolldienst“ bezeichnet den Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr.“

c) Nummer 3 wird Nummer 2 und erhält folgende Fassung:

„Flugberatungsdienst‘ bezeichnet einen innerhalb eines festgelegten Versorgungsgebietes eingerichteten Dienst, der für die Bereitstellung von Luftfahrtinformationen und -daten zuständig ist, die für die sichere, geordnete und reibungslose Abwicklung von Flügen notwendig sind.“

d) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„Flugsicherungsdienste (ANS)‘ bezeichnet Flugverkehrsdienste, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS), Wetterdienste (MET), Flugberatungsdienste (AIS) und Flugverkehrsdatendienste (ADS).“

e) Nummer 5 wird Nummer 3 und erhält folgende Fassung:

„Anbieter von Flugsicherungsdiensten‘ bezeichnet eine öffentliche oder private Stelle, die einen oder mehrere Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Luftverkehr erbringt.“

f) Die Nummern 6 und 7 werden Nummer 11 bzw. 12. Nummer 12 erhält folgende Fassung:

„Luftraummanagement‘ bezeichnet eine Planungsfunktion, die vorrangig dem Zweck dient, die Nutzung des vorhandenen Luftraums durch dynamische Zeituteilung (Timesharing) und, zu bestimmten Zeiten, durch Trennung des Luftraums für verschiedene Kategorien von Luftraumnutzern auf der Grundlage kurzfristiger Erfordernisse zu maximieren.“

g) Die folgenden Nummern 6 und 7 werden eingefügt:

6. *„Flugverkehrsdatendienste‘ bezeichnet Dienste, die in der Erhebung, Aggregation und Integration betrieblicher Daten von Anbietern von Überwachungsdiensten, von Wetterdiensten (MET), Flugberatungsdiensten (AIS) und von Netzfunktionen sowie von anderen einschlägigen Stellen oder in der Bereitstellung verarbeiteter Daten zu Zwecken der Flugverkehrskontrolle und des Flugverkehrsmanagements bestehen.“*

7. *„Flugverkehrsfluss- und Kapazitätsmanagement (ATFCM)‘ bezeichnet einen Dienst, der darauf abzielt, die Flugverkehrskontrolle vor Übererfüllung ihrer Vorgaben zu schützen und die Nutzung der verfügbaren Kapazitäten zu optimieren.“*

h) Nummer 8 wird Nummer 14 und erhält folgende Fassung:

„Luftraumnutzer‘ bezeichnet die Betreiber von Luftfahrzeugen, die gemäß den im allgemeinen Luftverkehr geltenden Regeln betrieben werden.“

i) Nummer 9 wird Nummer 8 und erhält folgende Fassung:

„Verkehrsflussregelung (ATFM)‘ bezeichnet eine Funktion oder einen Dienst, die bzw. der mit dem Ziel eingerichtet wird, über die gesamte Flugbahn zu einem sicheren, geordneten und reibungslosen Verkehrsfluss beizutragen, indem sichergestellt wird, dass die Kapazität der Flugverkehrskontrolle so weit wie möglich ausgeschöpft wird und dass das Verkehrsaufkommen mit den Kapazitäten vereinbar ist, die die entsprechenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten angegeben haben.“

j) Nummer 10 wird Nummer 9 und erhält folgende Fassung:

„Flugverkehrsmanagement (ATM)‘ bezeichnet die Zusammenfassung der bordseitigen und bodenseitigen Funktionen oder Dienste (Flugverkehrsdienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung), die für die sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen in allen Betriebsphasen erforderlich sind.“

k) Nummer 11 wird Nummer 10.

l) Nummer 12 wird Nummer 17 und erhält folgende Fassung:

„Bezirkskontrolldienst‘ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für kontrollierte Flüge in Kontrollbezirken.“

m) Nummer 13 wird Nummer 16.

n) Folgende Nummer 13 wird eingefügt:

„Luftraumstruktur‘ bezeichnet einen spezifischen Luftraumabschnitt, der mit dem Ziel festgelegt wird, den sicheren und optimalen Betrieb von Luftfahrzeugen zu gewährleisten.“

o) Nummer 14 wird Nummer 33 und erhält folgende Fassung:

„Europäischer ATM-Masterplan‘ bezeichnet den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates¹⁹ gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates²⁰ gebilligten Plan in der geänderten Fassung.“

p) Die Nummern 15 und 16 werden gestrichen.

q) Nummer 17 wird Nummer 21 und erhält folgende Fassung:

„Zeugnis‘ bezeichnet eine von der Agentur, einer zuständigen nationalen Behörde oder einer nationalen Aufsichtsbehörde in beliebiger Form gemäß einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ausgestellte Urkunde, mit der bescheinigt wird, dass ein Anbieter von Flugverkehrsmanagement- und Flugsicherungsdiensten die Anforderungen für die Erbringung eines bestimmten Dienstes erfüllt.“

r) Nummer 18 wird Nummer 23.

s) Folgende Nummer 18 wird eingefügt:

„Basiswert‘ bezeichnet einen Schätzwert, der für die Zwecke der Festlegung von Leistungszielen und in Bezug auf die festgestellten Kosten oder festgestellten Kosten je Leistungseinheit im Jahr vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums bestimmt wird.“

t) Nummer 19 wird Nummer 24.

u) Folgende Nummer 19 wird eingefügt:

„Benchmark-Gruppe‘ bezeichnet eine Gruppe von Anbietern von Flugverkehrsdiensten mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld.“

v) Nummer 20 wird Nummer 28 und erhält folgende Fassung:

„Erklärung‘ bezeichnet für die Zwecke des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste eine Erklärung im Sinne von Artikel 3 Nummer 10 der Verordnung (EU) 2018/1139.“

w) Folgende Nummer 20 wird eingefügt:

„aufgeschlüsselter Wert‘ bezeichnet den Wert, der für einen bestimmten Anbieter von Flugverkehrsdiensten ermittelt wird, indem ein unionsweit geltendes Leistungsziel auf jeden Anbieter von Flugverkehrsdiensten aufgeschlüsselt wird, und der als Referenzwert für die

¹⁹ Beschluss 2009/320/EG des Rates vom 30. März 2009 zur Billigung des europäischen Generalplans für das Flugverkehrsmanagement des Projekts „Single European Sky ATM Research“ (SESAR) (ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41).

²⁰ Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) (ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1).

Bewertung der Übereinstimmung des im Leistungsplanentwurf festgelegten Leistungsziels mit dem unionsweit geltenden Leistungsziel dient.“

x) Nummer 21 wird Nummer 34 und erhält folgende Fassung:

„Flexible Luftraumnutzung‘ bezeichnet ein Konzept für das Luftraummanagement, das auf dem Grundsatz beruht, dass Lufträume nicht als entweder rein zivile oder rein militärische Lufträume ausgewiesen werden sollten, sondern vielmehr als ein zusammenhängender Luftraum anzusehen sind, in dem die Erfordernisse aller Nutzer weitestgehend Berücksichtigung finden.“

y) Nummer 22 wird Nummer 35.

z) Folgende Nummer 22 wird eingefügt:

„Gemeinsamer Informationsdienst (CIS)‘ bezeichnet einen Dienst, der in der Erhebung statischer und dynamischer Daten und ihrer Verbreitung besteht, um die Erbringung von Diensten für das Verkehrsmanagement von unbemannten Luftfahrzeugen zu ermöglichen.“

37. In Artikel 2 (Begriffsbestimmungen) werden die Nummern 23 bis 38 wie folgt geändert bzw. eingefügt:

a) Nummer 23 wird Nummer 15.

b) Nummer 24 wird gestrichen.

c) Nummer 25 wird Nummer 36 und erhält folgende Fassung:

„Allgemeiner Luftverkehr‘ bezeichnet alle Bewegungen von zivilen Luftfahrzeugen sowie alle Bewegungen von Staatsluftfahrzeugen (einschließlich Luftfahrzeugen der Streitkräfte, des Zolls und der Polizei), soweit diese Bewegungen nach den Verfahren der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), gegründet durch das Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944, erfolgen.“

d) Nummer 26 wird Nummer 37. Satz 2 wird gestrichen.

e) Die folgenden Nummern 25 und 26 werden eingefügt:

„(25) ‚Kontrollbezirk‘ bezeichnet einen kontrollierten Luftraum, der sich von einer festgelegten Begrenzung oberhalb der Erde an nach oben erstreckt.“

„(26) ‚kooperative Entscheidungsfindung‘ bezeichnet einen Prozess, bei dem Entscheidungen auf der Grundlage eines Austauschs und einer Konsultation mit den Mitgliedstaaten, den am Betrieb Beteiligten und gegebenenfalls weiteren Akteuren getroffen werden.“

f) Nummer 27 wird Nummer 38 und erhält folgende Fassung:

„Wetterdienste‘ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die Luftfahrzeuge mit den für die Navigation erforderlichen Wettervorhersagen, Warnhinweisen, Wetterbriefings und Wetterbeobachtungen sowie mit sonstigen Wetterinformationen und -daten versorgen, die von Staaten für Luftfahrtzwecke bereitgestellt werden.“

g) Nummer 28 wird Nummer 41 und erhält folgende Fassung:

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

h) Nummer 29 wird Nummer 44 und erhält folgende Fassung:

„Betriebsdaten‘ bezeichnet die Informationen in allen Flugphasen, die von Anbietern von Flugsicherungsdiensten, Luftraumnutzern, Flughafenbetreibern und anderen Beteiligten für betriebliche Entscheidungen benötigt werden.“

- i) Nummer 30 wird Nummer 46 und erhält folgende Fassung:

„Indienststellung‘ bezeichnet die erste betriebliche Nutzung nach der anfänglichen Installation oder Umrüstung eines Systems.“

- j) Nummer 31 wird Nummer 47.

- k) Nummer 32 wird Nummer 53 und erhält folgende Fassung:

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

- l) Die folgenden Nummern 29 bis 32 werden eingefügt:

„(29) ‚Streckenflugsicherungsdienste‘ bezeichnet Flugverkehrsdienste im Zusammenhang mit der Kontrolle eines Luftfahrzeugs vom Ende des Starts und des Steigflugs zu Beginn des Streckenflugs bis zur Einleitung der Anflug- und Landephase und die zugrundeliegenden Flugsicherungsdienste, die für die Erbringung von Streckenflugverkehrsdiensten erforderlich sind.

(30) ‚Streckengebührenzone‘ bezeichnet einen vom Boden bis einschließlich zum oberen Luftraum reichenden Luftraumabschnitt, in dem Streckenflugsicherungsdienste erbracht werden und für den eine einzige Kostengrundlage gilt.“

(31) ‚Eurocontrol‘ bezeichnet die Europäische Organisation für Flugsicherung, die durch das Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960 gegründet wurde.

(32) ‚Europäisches Flugverkehrsmanagementnetz‘ bezeichnet die Gesamtheit der in Anhang VIII Nummer 3.1 der Verordnung (EU) 2018/1139 aufgeführten Systeme, die die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Union ermöglichen, darin eingeschlossen sind die Schnittstellen an Grenzen zu Drittländern.“

- m) Nummer 33 wird Nummer 54.

- n) Nummer 34 wird Nummer 57.

- o) Nummer 35 wird Nummer 27 und erhält folgende Fassung:

„grenzübergreifende Dienste‘ bezeichnet Flugsicherungsdienste, die in einem Mitgliedstaat von einem Diensteanbieter erbracht werden, der seinen Hauptgeschäftssitz in einem anderen Mitgliedstaat hat.“

- p) Nummer 36 wird Nummer 40 und erhält folgende Fassung:

„nationale Aufsichtsbehörde‘ bezeichnet die nationale Stelle bzw. nationalen Stellen, die von einem Mitgliedstaat mit den Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung betraut wurde(n), mit Ausnahme der Aufgaben, die von der zuständigen nationalen Behörde wahrgenommen werden.“

- q) Die Nummern 37 und 38 werden gestrichen.

- r) Folgende Nummer 39 wird eingefügt:

„zuständige nationale Behörde‘ bezeichnet die Stelle(n) im Sinne des Artikels 3 Nummer 34 der Verordnung (EU) 2018/1139.“

- s) Die folgenden Nummern 42 und 43 werden eingefügt:

„(42) ‚Netzkrisensituation‘ bezeichnet einen Zustand, bei dem keine Flugverkehrsmanagement- und Flugsicherungsdienste auf dem erforderlichen Niveau erbracht werden können und der einen schwerwiegenden Verlust von Netzkapazität oder ein schwerwiegendes Ungleichgewicht zwischen

Netzkapazität und Nachfrage oder einen schwerwiegenden Ausfall des Informationsflusses in einem oder mehreren Teilen des Netzes in Folge ungewöhnlicher und unvorhergesehener Umstände nach sich zieht.

(43) ‚Netzmanager‘ bezeichnet die Stelle, die mit den Aufgaben betraut ist, die erforderlich sind, um gemäß Artikel 27 zur Wahrnehmung der in Artikel 26 genannten Netzfunktionen beizutragen.“

t) Folgende Nummer 45 wird eingefügt:

„Leistungsplan‘ bezeichnet einen Plan, der je nach Sachlage von den Anbietern von Flugverkehrsdiensten und dem Netzmanager erstellt oder angenommen wird und darauf abzielt, die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen zu verbessern.“

38. In Artikel 2 (Begriffsbestimmungen) wird Folgendes hinzugefügt:

a) Die folgenden Nummern 48 bis 52 werden eingefügt:

„(48) ‚SESAR-Definitionsphase‘ bezeichnet die Phase, die die Festlegung und Aktualisierung der langfristigen Vision des SESAR-Projekts, des zugehörigen Betriebskonzepts zur Ermöglichung von Verbesserungen in jeder Flugphase, der erforderlichen wesentlichen betrieblichen Änderungen innerhalb des Europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes und der erforderlichen Entwicklungs- und Errichtungsprioritäten umfasst.

(49) ‚SESAR-Errichtungsphase‘ bezeichnet die aufeinanderfolgenden Phasen der Industrialisierung und Einführung, in denen folgende Tätigkeiten durchgeführt werden: Normung, Entwicklung und Zertifizierung von Boden- und Bordausrüstung und Verfahren, die für die Umsetzung von SESAR-Lösungen (Industrialisierung) erforderlich sind; sowie Auftragsvergabe, Installation und Indienststellung von Ausrüstungen und Systemen auf der Grundlage von SESAR-Lösungen, einschließlich der zugehörigen Betriebsverfahren (Einführung).

(50) ‚SESAR-Entwicklungsphase‘ bezeichnet die Phase, in der Forschungs-, Entwicklungs- und Validierungstätigkeiten zur Bereitstellung ausgereifter SESAR-Lösungen durchgeführt werden.

(51) ‚SESAR-Projekt‘ bezeichnet das Vorhaben zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa, mit dem der Union eine leistungsfähige, standardisierte und interoperable Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement zur Verfügung gestellt werden soll und das aus einem Innovationszyklus besteht, der die SESAR-Definitionsphase, die SESAR-Entwicklungsphase und die SESAR-Errichtungsphase umfasst.

(52) ‚SESAR-Lösung‘ bezeichnet ein anwendbares Ergebnis der SESAR-Entwicklungsphase, mit dem neue oder verbesserte standardisierte und interoperable Betriebsverfahren oder Technologien eingeführt werden.“

b) Die folgenden Nummern 55 und 56 werden eingefügt:

„(55) ‚Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug‘ bezeichnet Flugplatzkontrolldienste oder Flugplatz-Fluginformationsdienste, die Flugverkehrsberatungs- und Flugalarmdienste sowie Flugverkehrsdienste im Zusammenhang mit dem An- und Abflug von Luftfahrzeugen in einer bestimmten Entfernung vom betreffenden Flughafen umfassen, die zur Erfüllung betrieblicher Anforderungen und der zugrundeliegenden Flugsicherungsdienste erforderlich sind.

(56) ‚An- und Abfluggebührenzone‘ bezeichnet einen Flughafen oder eine Gruppe von Flughäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, an denen Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug erbracht werden und für die eine einzige Kostengrundlage gilt.

Kapitel II: Nationale Behörden

39. Die Überschrift des Kapitels II erhält folgende Fassung: „*Nationale Aufsichtsbehörden*“
40. Die Überschrift des Artikels 3 erhält folgende Fassung: „*Benennung, Errichtung und Anforderungen in Bezug auf nationale Aufsichtsbehörden*“
41. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten benennen oder errichten gemeinsam oder einzeln eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde mit dieser Verordnung übertragen werden.“

- b) Absatz 2 wird Absatz 3 und erhält folgende Fassung:

„Unbeschadet des Absatzes 1 sind die nationalen Aufsichtsbehörden hinsichtlich ihrer Organisation, Arbeitsweise, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von jeder anderen öffentlichen oder privaten Stelle rechtlich getrennt und unabhängig.“

Die nationalen Aufsichtsbehörden sind ferner im Hinblick auf ihre Organisation, Finanzierungsbeschlüsse, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von jedem Anbieter von Flugsicherungsdiensten unabhängig.“

- c) Absatz 3 wird Absatz 4 und erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten können nationale Aufsichtsbehörden einrichten, die für mehrere regulierte Wirtschaftszweige zuständig sind, sofern diese integrierten Regulierungsstellen die in diesem Artikel genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllen. Die nationale Aufsichtsbehörde kann auch mit der in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates genannten nationalen Wettbewerbsbehörde organisatorisch verbunden sein, sofern die gemeinsame Stelle die in diesem Artikel genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt.“

- d) Absatz 4 wird gestrichen

- e) Absatz 5 wird Absatz 2 und erhält folgende Fassung:

„Die nationalen Aufsichtsbehörden üben ihre Befugnisse unparteiisch, unabhängig und transparent aus und werden entsprechend organisiert, mit Personal ausgestattet, verwaltet und finanziert.“

- f) Absatz 6 wird durch folgende Absätze 5 und 6 ersetzt:

„(5) Das Personal der nationalen Aufsichtsbehörden muss folgende Anforderungen erfüllen:

a) es wird auf der Grundlage klarer und transparenter Verfahren eingestellt, die seine Unabhängigkeit gewährleisten;

b) es wird auf der Grundlage der jeweiligen spezifischen Qualifikationen ausgewählt, einschließlich geeigneter Kompetenzen und einschlägiger Erfahrungen, oder muss einer angemessenen Fortbildung unterzogen werden.

Das Personal der nationalen Aufsichtsbehörden handelt unabhängig, indem es insbesondere Interessenkonflikte zwischen der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vermeidet.

(6) Zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 5 werden Personen, die für strategische Entscheidungen zuständig sind, von einer Stelle des betreffenden Mitgliedstaats ernannt, die keine direkten Eigentumsrechte an Anbietern von Flugsicherungsdiensten ausübt. Die Mitgliedstaaten

befinden darüber, ob diese Personen für einen festgelegten und verlängerbaren Zeitraum oder unbefristet ernannt werden, wobei eine Entlassung nur aus Gründen, die nicht mit ihren Entscheidungen zusammenhängen, zulässig ist. Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen dürfen bei der Wahrnehmung ihrer Funktionen für die nationale Aufsichtsbehörde keine Anweisungen von Regierungen oder anderen öffentlichen oder privaten Stellen einholen oder entgegennehmen und verfügen bei der Einstellung und Verwaltung des Personals über umfassende Entscheidungsgewalt.

Sie nehmen von jeglichen unmittelbaren oder mittelbaren Interessen Abstand, die als ihre Unabhängigkeit beeinträchtigend angesehen werden und die Wahrnehmung ihrer Funktionen beeinflussen könnten. Zu diesem Zweck geben sie jährlich eine Verpflichtungserklärung und eine Erklärung ihrer Interessen ab, in der sie alle unmittelbaren oder mittelbaren Interessen anführen.

Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen, Audits oder sonstige Funktionen mit direktem Bezug zu Leistungszielen oder zur Beaufsichtigung von Anbietern von Flugsicherungsdiensten übernehmen nach ihrer Tätigkeit bei der nationalen Aufsichtsbehörde für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren keine berufliche Position oder Verantwortung bei einem Anbieter von Flugsicherungsdiensten.“

g) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die nationalen Aufsichtsbehörden über die notwendigen finanziellen Ressourcen und Kapazitäten verfügen, um die ihnen im Rahmen dieser Verordnung zugewiesenen Aufgaben wirksam und fristgerecht zu erfüllen. Die nationalen Aufsichtsbehörden verwalten ihr Personal auf der Grundlage ihrer eigenen Haushaltsmittel, die in angemessenem Verhältnis zu den in Artikel 4 genannten zu erfüllenden Aufgaben stehen.“

h) Absatz 8 wird Absatz 9.

i) Folgender Absatz 8 wird eingefügt:

„Ein Mitgliedstaat kann die Agentur in ihrer Funktion als Leistungsüberprüfungsgremium ersuchen, die Aufgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung, die in den Artikeln 14, 17, 19, 20, 21, 22 und 25 sowie in den in den Artikeln 18 und 23 genannten Durchführungsrechtsakten festgelegt sind, wahrzunehmen, für die nach dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten die nationale Aufsichtsbehörde dieses Mitgliedstaats zuständig ist.

Sobald die Agentur in ihrer Funktion als Leistungsüberprüfungsgremium ein solches Ersuchen annimmt, wird sie die für die in diesem Ersuchen genannten Aufgaben zuständige Aufsichtsbehörde, und die nationale Aufsichtsbehörde des ersuchenden Mitgliedstaats wird von der Zuständigkeit für diese Aufgaben befreit. Die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139, die sich auf die Agentur in ihrer Funktion als Leistungsüberprüfungsgremium beziehen, gelten für die Wahrnehmung dieser Aufgaben, einschließlich der Erhebung von Gebühren und Entgelten.“

j) Absatz 9 wird Absatz 10 und erhält folgende Fassung:

– Die Worte „der Absätze 6 Buchstaben a und b“ werden durch die Worte „des Absatzes 5 Buchstaben a und b“ ersetzt.

– Die Worte „Artikel 27 Absatz 3“ werden durch die Worte „Artikel 37 Absatz 3“ ersetzt.

42. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die in Artikel 3 genannten nationalen Aufsichtsbehörden

a) führen die für die Ausstellung des in Artikel 6 genannten Wirtschaftlichkeitszeugnisses erforderlichen Tätigkeiten durch, einschließlich der Aufsicht über die Inhaber dieser Wirtschaftlichkeitszeugnisse;

b) überwachen die ordnungsgemäße Anwendung der Vergabeanforderungen gemäß Artikel 8 Absatz 6;

c) wenden das Leistungssystem und die Gebührenregelung gemäß den Artikeln 10 bis 17 und 19 bis 22 und den in den Artikeln 18 und 23 genannten Durchführungsrechtsakten im Rahmen ihrer in diesen Artikeln und Rechtsakten festgelegten Aufgaben an und überwachen die Anwendung der Verordnung in Bezug auf die Transparenz der Rechnungslegung der benannten Anbieter von Flugsicherungsdiensten gemäß Artikel 25.“

b) Absatz 2 wird Absatz 3 und erhält folgende Fassung:

„Jede nationale Aufsichtsbehörde führt die erforderlichen Inspektionen, Audits und andere Überwachungstätigkeiten durch, um etwaige Verstöße seitens der dieser Verordnung unterliegenden Stellen gegen die Anforderungen dieser Verordnung sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte festzustellen.

Sie ergreift alle erforderlichen Durchsetzungsmaßnahmen, die gegebenenfalls die Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der von ihr gemäß Artikel 6 ausgestellten Wirtschaftlichkeitszeugnisse umfassen können.

Die betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten, Flughafenbetreiber und Anbieter gemeinsamer Informationsdienste halten die zu diesem Zweck von den nationalen Aufsichtsbehörden getroffenen Maßnahmen ein.“

c) Folgender Absatz 2 wird eingefügt:

„Die nationalen Aufsichtsbehörden sind für die Prüfung und Genehmigung des festgesetzten Preises für die Bereitstellung des gemeinsamen Informationsdienstes gemäß Artikel 9 zuständig.“

43. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die nationalen Aufsichtsbehörden tauschen Informationen aus und arbeiten im Rahmen des in Artikel 114a der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Beratungsausschusses für die Leistungsüberprüfung in einem Netzwerk zusammen.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die nationalen Aufsichtsbehörden arbeiten, gegebenenfalls im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei Überwachungs- und Aufsichtsaufgaben sowie bei der Durchführung von Untersuchungen und Umfragen zusammen.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„Die nationalen Aufsichtsbehörden erleichtern die Erbringung grenzüberschreitender Dienste durch Anbieter von Flugsicherungsdiensten, um die Leistungsfähigkeit des Netzes zu verbessern. Im Falle einer Erbringung von Flugsicherungsdiensten in einem Luftraum, für den zwei oder mehr Mitgliedstaaten zuständig sind, schließen die betroffenen Mitgliedstaaten eine Vereinbarung über die von ihnen gemäß dieser Verordnung durchzuführende Aufsicht über die betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten. Die betroffenen nationalen Aufsichtsbehörden können einen Plan mit Details zur Umsetzung ihrer Zusammenarbeit im Hinblick auf die Durchführung dieser Vereinbarung erarbeiten.“

d) Absatz 4 wird gestrichen

e) Absatz 5 wird Absatz 4 und erhält folgende Fassung:

„Im Fall einer Erbringung von Flugsicherungsdiensten in einem Luftraum, für den ein anderer Mitgliedstaat zuständig ist, sehen die in Absatz 3 genannten Vereinbarungen für alle Behörden die gegenseitige Anerkennung der in dieser Verordnung festgelegten Aufsichtstätigkeiten sowie der Ergebnisse dieser Tätigkeiten vor. Sie legen ferner fest, welche nationale Aufsichtsbehörde für das in Artikel 6 genannte Wirtschaftlichkeitszeugnis zuständig ist.“

f) Absatz 6 wird Absatz 5 und erhält folgende Fassung:

„Wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist und im Hinblick auf die regionale Zusammenarbeit können die nationalen Aufsichtsbehörden auch Vereinbarungen über die Aufteilung der Zuständigkeiten für die Aufsichtstätigkeit treffen. Sie teilen der Kommission diese Vereinbarungen mit.“

44. Artikel 6 wird gestrichen.

Kapitel III: ERBRINGUNG VON DIENSTEN

45. Artikel 7 in Verbindung mit Artikel 28 wird durch Artikel 38 mit der Überschrift *„Konsultation der Beteiligten“* ersetzt und erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten, die nationalen Aufsichtsbehörden, die Agentur, unabhängig davon, ob sie in ihrer Funktion als PRB agiert, und der Netzmanager richten Konsultationsverfahren für eine angemessene Einbeziehung der Beteiligten für die Ausübung ihrer Aufgaben bei der Durchführung dieser Verordnung ein.

(2) Die Kommission richtet auf Unionsebene ein solches Verfahren ein, um bei Bedarf Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Verordnung zu erörtern. Der gemäß dem Beschluss 98/500/EG der Kommission eingerichtete Ausschuss für den sektoralen Dialog ist in die Konsultation einzubeziehen.

(3) Zu den Beteiligten können zählen:

a) Anbieter von Flugsicherungsdiensten oder relevante Gruppen, die sie vertreten;

b) der Netzmanager;

c) Flughafenbetreiber oder relevante Gruppen, die sie vertreten;

d) Luftraumnutzer oder relevante Gruppen, die sie vertreten;

e) das Militär;

f) die Herstellerindustrie;

g) Vertretungsorgane des Fachpersonals;

h) relevante nichtstaatliche Organisationen.“

46. Artikel 8 wird Artikel 6. Die Überschrift des Artikels lautet *„Wirtschaftlichkeitszeugnis und Anforderungen an Anbieter von Flugsicherungsdiensten“* und der Wortlaut erhält folgende Fassung:

„(1) Die Anbieter von Flugsicherungsdiensten müssen zusätzlich zu den Zulassungen/Zeugnissen, die sie gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 benötigen, über ein

Wirtschaftlichkeitszeugnis verfügen. Dieses Wirtschaftlichkeitszeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller eine ausreichende finanzielle Solidität nachgewiesen und eine angemessene Haftpflicht- und Versicherungsdeckung erlangt hat.

Das Wirtschaftlichkeitszeugnis nach diesem Absatz kann eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Voraussetzungen für die Erteilung und Aufrechterhaltung des Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

(2) Stellen, die über ein Wirtschaftlichkeitszeugnis nach Absatz 1 und eine Zulassung/ein Zeugnis nach Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 verfügen, sind berechtigt, unbeschadet des Artikels 7 Absatz 2 innerhalb der Union und zu nichtdiskriminierenden Bedingungen Flugsicherungsdienste für Luftraumnutzer zu erbringen.

(3) Das Wirtschaftlichkeitszeugnis nach Absatz 1 und die Zulassung/das Zeugnis nach Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 können an eine oder mehrere der in Anhang I aufgeführten Bedingungen geknüpft sein. Die Bedingungen müssen sachlich gerechtfertigt, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 36 zu erlassen, mit denen die Liste in Anhang I zu dem Zweck geändert wird, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und für eine belastbare Erbringung von Diensten zu sorgen.

(4) Die Zuständigkeit für die in diesem Artikel genannten Aufgaben in Bezug auf die Wirtschaftlichkeitszeugnisse liegt bei den nationalen Aufsichtsbehörden des Mitgliedstaats, in dem die das Wirtschaftlichkeitszeugnis beantragende natürliche oder juristische Person ihren Hauptgeschäftssitz hat oder – sofern diese Person keinen Hauptgeschäftssitz hat – ansässig oder niedergelassen ist. Werden Flugsicherungsdienste in einem Luftraum erbracht, für den zwei oder mehr Mitgliedstaaten zuständig sind, so sind die gemäß Artikel 5 Absatz 4 festgelegten nationalen Aufsichtsbehörden zuständig.

(5) Für die Zwecke von Absatz 1 leisten die nationalen Aufsichtsbehörden Folgendes:

a) Sie nehmen die an sie gerichteten Anträge entgegen und erteilen je nach Sachlage neue Wirtschaftlichkeitszeugnisse oder verlängern diese;

b) sie führen die Aufsicht über die Inhaber von Wirtschaftlichkeitszeugnissen.

(6) Die Kommission erlässt gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 Durchführungsbestimmungen zu den detaillierten Anforderungen an die finanzielle Solidität, insbesondere die Finanzkraft und die finanzielle Resilienz, sowie in Bezug auf die Haftpflicht- und Versicherungsdeckung. Zur Gewährleistung der einheitlichen Umsetzung und Einhaltung der Absätze 1, 4 und 5 dieses Artikels erlässt die Kommission gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Bestimmungen bezüglich der Vorschriften und Verfahren für die Zertifizierung und die Durchführung der Untersuchungen, Inspektionen, Audits und anderen Überwachungstätigkeiten, die zur Gewährleistung einer effektiven Aufsicht durch die zuständige nationale Aufsichtsbehörde über die dieser Verordnung unterliegenden Stellen erforderlich sind.“

47. Artikel 9 wird Artikel 7 und wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1, 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf Ausschließlichkeitsbasis innerhalb bestimmter Luftraumblöcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich. Zu diesem Zweck benennen die Mitgliedstaaten einzeln oder gemeinsam

einen oder mehrere Anbieter von Flugverkehrsdiensten. Die Anbieter von Flugverkehrsdiensten müssen folgende Bedingungen erfüllen:

a) Sie müssen über eine gültige Zulassung/ein gültiges Zeugnis oder eine gültige Erklärung gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 und über ein Wirtschaftlichkeitszeugnis gemäß Artikel 6 Absatz 1 verfügen.

b) Sie müssen die Anforderungen der nationalen Sicherheit und Verteidigung erfüllen.

Entscheidungen über die Benennung eines Anbieters von Flugverkehrsdiensten sind höchstens zehn Jahre gültig. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Benennung eines Anbieters von Flugverkehrsdiensten zu verlängern.

(2) Die Benennung der Anbieter von Flugverkehrsdiensten darf nicht an Bedingungen geknüpft sein, wonach diese Anbieter

a) unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum des benennenden Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen sein müssen;

b) ihre Hauptbetriebsstätte oder eingetragene Niederlassung im Hoheitsgebiet des benennenden Mitgliedstaats haben müssen;

c) nur Einrichtungen in dem benennenden Mitgliedstaat nutzen dürfen.

(3) Die Mitgliedstaaten legen die Rechte und Pflichten der einzeln oder gemeinsam benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten fest. Die Pflichten müssen Bedingungen für die Bereitstellung relevanter Daten umfassen, die zur Identifizierung aller Luftfahrzeugbewegungen im Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich geeignet sind.“

b) Die Absätze 4 und 5 werden gestrichen.

c) Absatz 6 wird Absatz 4.

48. Artikel 10 wird gestrichen.

49. Ein neuer Artikel 8 mit der Überschrift „Bedingungen für die Erbringung von CNS-, AIS-, ADS-, MET- sowie von Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Wenn dies zu Kosteneffizienzsteigerungen zugunsten der Luftraumnutzer führt, können die Anbieter von Flugverkehrsdiensten beschließen, CNS-, AIS-, ADS- oder MET-Dienste zu Marktbedingungen in Auftrag zu geben.

Wenn dies zu Kosteneffizienzsteigerungen zugunsten der Luftraumnutzer führt, gestatten die Mitgliedstaaten den Flughafensbetreibern, An- und Abflugdienste für die Flugplatzkontrolle zu Marktbedingungen in Auftrag zu geben.

Wenn dies zu Kosteneffizienzsteigerungen zugunsten der Luftraumnutzer führt, können die Mitgliedstaaten den Flughafensbetreibern oder der zuständigen nationalen Aufsichtsbehörde außerdem gestatten, Flugverkehrsdienste für die Anflugkontrolle zu Marktbedingungen in Auftrag zu geben.

(2) Die Vergabe von Dienstaufträgen zu Marktbedingungen muss auf der Grundlage gleicher, nichtdiskriminierender und transparenter Bedingungen im Einklang mit dem Unionsrecht, einschließlich der im Vertrag verankerten Wettbewerbsregeln, erfolgen. Die Ausschreibungsverfahren für die Vergabe der betreffenden Dienste müssen so gestaltet sein, dass die wirksame Teilnahme konkurrierender Anbieter an diesen Verfahren, auch durch regelmäßige Neuaufrufe zum Wettbewerb, ermöglicht wird.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Erbringung von Streckenflugdiensten und die Erbringung von CNS-, AIS-, ADS-, MET- sowie von Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug organisatorisch voneinander getrennt sind und dass die Anforderung der getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 25 Absatz 3 erfüllt wird.

(4) Ein Anbieter von CNS-, AIS-, ADS-, MET- oder von Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug kann nur dann für die Erbringung von Diensten in einem Mitgliedstaat ausgewählt werden, wenn

a) er über die entsprechenden Zulassungen/Zeugnisse gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 verfügt;

b) er seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat;

c) Mitgliedstaaten oder Staatsangehörige von Mitgliedstaaten zu mehr als 50 % am Eigentum des Diensteanbieters beteiligt sind und es tatsächlich kontrollieren, entweder unmittelbar oder mittelbar über ein oder mehrere zwischengeschaltete Unternehmen, sofern nicht ein Abkommen mit einem Drittstaat, dem die Union als Vertragspartei angehört, etwas anderes bestimmt;

d) der Diensteanbieter die nationalen Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen erfüllt.

(5) Die Artikel 14, 17 und 19 bis 22 gelten nicht für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug, die nach einem Vergabeverfahren gemäß Absatz 1 Unterabsätze 2 und 3 benannt wurden. Diese Anbieter von Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug stellen der nationalen Aufsichtsbehörde und der Agentur in ihrer Funktion als PRB zu Überwachungszwecken Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten in den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz zur Verfügung.

(6) Die nationalen Aufsichtsbehörden stellen sicher, dass die Auftragsvergabe durch Anbieter von Flugverkehrsdiensten und Flughafenbetreiber nach Absatz 1 den Anforderungen des Absatzes 2 genügt, und wenden erforderlichenfalls Korrekturmaßnahmen an. Im Fall der Flugverkehrsdienste für den An- und Abflug sind sie für die Genehmigung der Ausschreibungsspezifikationen für An- und Abflugdienste zuständig, die auch Anforderungen an die Dienstqualität enthalten müssen. Die nationalen Aufsichtsbehörden verweisen Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Wettbewerbsregeln an die in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates genannte nationale Wettbewerbsbehörde.

50. Ein neuer Artikel 9 mit der Überschrift „Erbringung gemeinsamer Informationsdienste“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Werden gemeinsame Informationsdienste erbracht, müssen die bereitgestellten Daten die Integrität und Qualität aufweisen, die für ein sicheres Flugverkehrsmanagement bei unbemannten Luftfahrzeugen notwendig sind.

(2) Der Preis für gemeinsame Informationsdienste basiert auf den festen und variablen Kosten für die Erbringung des betreffenden Dienstes und kann zusätzlich einen Aufschlag beinhalten, der das Risiko-Rendite-Verhältnis angemessen widerspiegelt.

Die Verbuchung der in Unterabsatz 1 genannten Kosten erfolgt getrennt von allen anderen Tätigkeiten des betreffenden Betreibers und wird öffentlich zugänglich gemacht.

(3) Der Anbieter gemeinsamer Informationsdienste setzt den Preis, vorbehaltlich der Prüfung und Genehmigung durch die betreffende nationale Aufsichtsbehörde, gemäß Absatz 2 fest.

(4) Für den Flugbetrieb in bestimmten Luftraumabschnitten, die von den Mitgliedstaaten für unbemannte Luftfahrzeuge ausgewiesen wurden, müssen die Anbieter von Flugsicherungsdiensten relevante Betriebsdaten in Echtzeit zur Verfügung stellen. Anbieter gemeinsamer Informationsdienste dürfen diese Daten nur für die Zwecke der von ihnen erbrachten Dienste verwenden. Unbeschadet sicherheits- oder verteidigungspolitischer Interessen wird den Anbietern gemeinsamer Informationsdienste der Zugang zu relevanten Betriebsdaten diskriminierungsfrei eingeräumt.

Die Preise für den Zugang zu diesen Daten basieren auf den Grenzkosten für die Bereitstellung der Daten.“

51. Artikel 11 wird Artikel 10 und wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Zur Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen im einheitlichen europäischen Luftraum wird ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen gemäß diesem Artikel und den Artikeln 11 bis 18 angewandt.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Das Leistungssystem wird über Bezugszeiträume umgesetzt, die mindestens zwei Jahre und höchstens fünf Jahre dauern. Das Leistungssystem umfasst:

- a) unionsweit geltende Leistungsziele für jeden Bezugszeitraum in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz;*
- b) Leistungspläne für jeden Bezugszeitraum mit verbindlichen Leistungszielen in den unter Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen;*
- c) die periodische Überprüfung, Überwachung und den Vergleich der Leistung in den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz.*

Die Kommission kann weitere wesentliche Leistungsbereiche für die Festlegung von Leistungszielen oder für Überwachungszwecke hinzufügen, wenn dies zur Verbesserung der Leistung erforderlich ist.“

c) Die Absätze 3 bis 6 und 8 werden gestrichen.

d) Absatz 7 wird Absatz 3 und erhält folgende Fassung:

„Absatz 2 Buchstaben a, b und c beruhen auf:

- a) der Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von relevanten Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen von allen einschlägigen Parteien, einschließlich der Anbieter von Flugsicherungsdiensten, der Luftraumnutzer, der Flughafensbetreiber, der nationalen Aufsichtsbehörden, der zuständigen nationalen Behörden, der Mitgliedstaaten, der Agentur, des Netzmanagers und Eurocontrol;*
- b) wesentlichen Leistungsindikatoren für die Festlegung von Zielen in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz;*
- c) Indikatoren für die Überwachung der Leistung in den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz;*
- d) einer Methode für die Entwicklung von Leistungsplänen und Leistungszielen für Flugsicherungsdienste und einer Methode für die Entwicklung des Leistungsplans und der Leistungsziele für die Netzfunktionen;*

- e) der Bewertung der Leistungsplanentwürfe und -ziele für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen;
- f) der Überwachung der Leistungspläne, einschließlich geeigneter Warnverfahren für die Überarbeitung der Leistungspläne und -ziele und die Überarbeitung der unionsweit geltenden Leistungsziele während eines Bezugszeitraums;
- g) einem Leistungsvergleich zwischen Anbietern von Flugsicherungsdiensten (Benchmarking);
- h) Anreizregelungen, einschließlich finanzieller Negativanreize, falls ein Anbieter von Flugverkehrsdiensten die einschlägigen verbindlichen Leistungsziele während des Bezugszeitraums verfehlt oder die einschlägigen gemeinsamen Vorhaben gemäß Artikel 35 nicht durchgeführt hat. Diese finanziellen Negativanreize tragen insbesondere der Verschlechterung der Qualität der von dem Anbieter erbrachten Dienste infolge der Nichterfüllung der Leistungsziele oder der Nichtdurchführung der gemeinsamen Vorhaben sowie den sich daraus ergebenden Folgen für das Netz Rechnung;
- i) Risikoteilungsmechanismen in Bezug auf Verkehr und Kosten;
- j) Zeitplänen für die Festlegung von Zielen, die Bewertung der Leistungspläne und -ziele, die Überwachung und den Leistungsvergleich;
- k) einer Methode, um die gemeinsamen Kosten von Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug zwischen den beiden Kategorien von Diensten aufzuteilen;
- l) Mechanismen für den Umgang mit unvorhersehbaren und signifikanten Ereignissen, die wesentliche Auswirkungen auf die Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung haben.“

52. Ein neuer Artikel 11 mit der Überschrift „Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kommission verabschiedet für jeden Bezugszeitraum die unionsweit geltenden Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug und für den An- und Abflug in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz nach dem in Artikel 37 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren und gemäß den Absätzen 2 bis 3 dieses Artikels. In Verbindung mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kann die Kommission ergänzende Basiswerte, aufgeschlüsselte Werte oder Benchmark-Gruppen festlegen, um die Bewertung und Genehmigung der Leistungsplanentwürfe gemäß den Kriterien in Artikel 13 Absatz 3 zu ermöglichen.

(2) Die unionsweit geltenden Leistungsziele nach Absatz 1 werden auf der Grundlage der folgenden wesentlichen Kriterien festgelegt:

- a) sie müssen allmähliche kontinuierliche Verbesserungen der betrieblichen und wirtschaftlichen Leistung der Flugsicherungsdienste vorantreiben;
- b) sie müssen realistisch und während des betreffenden Bezugszeitraums erreichbar sein und zugleich längerfristige strukturelle und technologische Entwicklungen fördern, die eine effiziente, nachhaltige und belastbare Erbringung von Flugsicherungsdiensten ermöglichen.

(3) Für die Zwecke der Vorbereitung ihrer Beschlüsse über unionsweit geltende Leistungsziele holt die Kommission alle erforderlichen Beiträge von den Beteiligten ein. Die Agentur in ihrer Funktion als PRB unterstützt die Kommission auf deren Ersuchen bei der Analyse und Vorbereitung dieser Beschlüsse in Form einer Stellungnahme.“

53. Artikel 12 wird gestrichen.

54. Artikel 13 wird Artikel 19 und erhält folgende Fassung:

„(1) Unbeschadet der Möglichkeit der Mitgliedstaaten, die Erbringung der unter diesen Artikel fallenden Flugverkehrsdienste aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren, werden Gebühren für Flugsicherungsdienste festgelegt, erhoben und den Luftraumnutzern auferlegt.

(2) Die Gebühren basieren auf den Kosten, die den Anbietern von Flugverkehrsdiensten für Dienste und Funktionen entstehen, die den Luftraumnutzern über feste Bezugszeiträume gemäß Artikel 10 Absatz 2 erbracht werden. Diese Kosten können zur Stärkung der Kapitalbasis eine angemessene Rendite auf das Anlagevermögen enthalten.

(3) Die Gebühren fördern eine sichere, effiziente, wirksame und nachhaltige Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf ein hohes Sicherheitsniveau und auf Kosteneffizienz sowie auf die Erfüllung der Leistungsziele und bieten Anreize für eine integrierte Erbringung von Diensten, während die Umweltauswirkungen der Luftfahrt verringert werden.

(4) Einnahmen aus Gebühren, die den Luftraumnutzern auferlegt werden, können infolge der Anwendung der Anreizregelungen gemäß Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe h und der Risikoteilungsmechanismen gemäß Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe i zu finanziellen Überschüssen oder Verlusten für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten führen.

(5) Einnahmen aus Gebühren, die den Luftraumnutzern nach diesem Artikel auferlegt werden, dürfen nicht zur Finanzierung von Diensten verwendet werden, die gemäß Artikel 8 unter Marktbedingungen erbracht werden.

(6) Finanzdaten zu den festgestellten Kosten, den tatsächlichen Kosten und den Einnahmen benannter Anbieter von Flugverkehrsdiensten werden den nationalen Aufsichtsbehörden und der Agentur in ihrer Funktion als PRB gemeldet und öffentlich zugänglich gemacht.“

55. Artikel 14 wird Artikel 24 mit der Überschrift „Überprüfung der Einhaltung des Leistungssystems und der Gebührenregelung“ und erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kommission überprüft regelmäßig je nach Sachlage die Einhaltung der Artikel 10 bis 17 und der Artikel 19 bis 22 sowie der in den Artikeln 18 und 23 genannten Durchführungsrechtsakte durch die Anbieter von Flugverkehrsdiensten und die Mitgliedstaaten. Die Kommission handelt im Benehmen mit der Agentur in ihrer Funktion als PRB und mit den nationalen Aufsichtsbehörden.

(2) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB führt auf Antrag eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, einer nationalen Aufsichtsbehörde oder der Kommission eine Untersuchung zu mutmaßlichen Nichteinhaltungen nach Absatz 1 durch. Liegen Hinweise auf eine solche Nichteinhaltung vor, kann die Agentur in ihrer Funktion als PRB von sich aus eine Untersuchung einleiten. Sie schließt die Untersuchung innerhalb von vier Monaten nach Eingang eines Antrags und nach Anhörung des Mitgliedstaats, der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde und des betreffenden benannten Anbieters von Flugverkehrsdiensten ab. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 41 Absatz 1 teilt die Agentur in ihrer Funktion als PRB die Ergebnisse der Untersuchung den betreffenden Mitgliedstaaten, den betreffenden Anbietern von Flugverkehrsdiensten und der Kommission mit.

(3) Die Kommission kann eine Stellungnahme dazu abgeben, ob die Artikel 10 bis 17 sowie 19 bis 22 und die in den Artikeln 18 und 23 genannten Durchführungsrechtsakte von den Mitgliedstaaten und/oder den Anbietern von Flugverkehrsdiensten eingehalten wurden, und übermittelt diese Stellungnahme dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten und dem betreffenden Anbieter von Flugverkehrsdiensten.“

56. Artikel 15 wird Artikel 35 (in Kapitel V des geänderten Vorschlags) und erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kommission kann gemeinsame Vorhaben einrichten, um die im europäischen ATM-Masterplan vorgesehenen wesentlichen betrieblichen Änderungen, die sich auf das gesamte Netz auswirken, umzusetzen.

(2) Die Kommission kann auch Entscheidungsstrukturen für gemeinsame Vorhaben und deren Durchführung einrichten.

(3) Gemeinsame Vorhaben können mit Unionsmitteln gefördert werden. Zu diesem Zweck und unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verwendung ihrer Finanzmittel führt die Kommission eine unabhängige Kosten-Nutzen-Analyse sowie geeignete Konsultationen mit den Mitgliedstaaten und einschlägigen Beteiligten gemäß Artikel 10 durch und untersucht alle geeigneten Möglichkeiten für die Finanzierung der Durchführung solcher Vorhaben.

(4) Die Kommission richtet die in den Absätzen 1 und 2 genannten gemeinsamen Vorhaben und Entscheidungsstrukturen im Wege von Durchführungsrechtsakten ein, die gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen werden.“

57. Artikel 16 wird gestrichen.

58. Artikel 17 wird durch die Artikel 26 und 27 (in Kapitel IV des geänderten Vorschlags) mit folgendem Wortlaut ersetzt:

„Artikel 26

Netzfunktionen

(1) Die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes müssen die nachhaltige und effiziente Nutzung des Luftraums und knapper Ressourcen gewährleisten. Sie müssen ferner sicherstellen, dass die Luftraumnutzer Flugverkehr auf ökologisch optimalen Flugwegen durchführen können, und dabei einen größtmöglichen Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten ermöglichen. Die in den Absätzen 2 und 3 aufgeführten Netzfunktionen müssen die Erreichung der unionsweit geltenden Leistungsziele unterstützen und sich nach betrieblichen Anforderungen richten.

(2) Die in Absatz 1 genannten Netzfunktionen umfassen Folgendes:

- a) die Auslegung und Verwaltung der europäischen Luftraumstrukturen;*
- b) die Verkehrsflussregelung;*
- c) die Koordinierung knapper Ressourcen innerhalb der für die Luftfahrt vorgesehenen Frequenzbereiche, die im allgemeinen Luftverkehr verwendet werden, insbesondere Funkfrequenzen und Koordinierung von Radar-Transponder-Codes.*

(3) Die in Absatz 1 genannten Netzfunktionen müssen zudem Folgendes beinhalten:

- a) Optimierung der Luftraumauslegung für das Netz und Erleichterung der Übertragung von Flugverkehrsdiensten durch Zusammenarbeit mit den Anbietern von Flugverkehrsdiensten und den Behörden der Mitgliedstaaten;*
- b) Verwaltung der Bereitstellung von Kapazitäten für die Flugverkehrskontrolle im Netz nach Maßgabe des verbindlichen Netzbetriebsplans (NOP);*
- c) Koordinierungs- und Unterstützungsfunktion in einer Netzkrisensituation;*

d) Verkehrsflussregelung und Kapazitätsmanagement;

e) Verwaltung der Planung, Überwachung und Koordinierung der Umsetzungsmaßnahmen für den Aufbau der Infrastruktur im europäischen ATM-Netz im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse und der damit verbundenen Betriebsverfahren;

f) Überwachung der Funktion der europäischen ATM-Netzinfrastuktur.

(4) Die in den Absätzen 2 und 3 aufgeführten Funktionen umfassen nicht die Annahme verbindlicher Maßnahmen allgemeiner Tragweite oder die Ausübung politischen Ermessens. Sie werden in Koordinierung mit militärischen Stellen gemäß vereinbarten Verfahren für die flexible Nutzung des Luftraums wahrgenommen.

(5) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 36 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, um die in den Absätzen 2 und 3 aufgeführten Funktionen zu ergänzen, wenn dies für die Funktions- und die Leistungsfähigkeit des Netzes erforderlich ist.

Artikel 27

Der Netzmanager

(1) Um die in Artikel 26 genannten Ziele zu erreichen, stellt die Kommission gegebenenfalls mit Unterstützung der Agentur sicher, dass der Netzmanager durch Wahrnehmung der in Absatz 4 genannten Aufgaben die Durchführung der in Artikel 26 genannten Netzfunktionen unterstützt.

(2) Die Kommission kann eine unparteiische und kompetente Stelle benennen, die die Aufgaben des Netzmanagers wahrnimmt. Zu diesem Zweck erlässt die Kommission gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 einen Durchführungsrechtsakt. Dieser Ernennungsbeschluss enthält die Bedingungen für die Benennung, darunter auch Angaben zur Finanzierung des Netzmanagers.

(3) Die Aufgaben des Netzmanagers werden auf unabhängige, unparteiische und kosteneffiziente Weise ausgeführt. Sie unterliegen einer angemessenen Lenkung unter Anerkennung getrennter Rechenschaftspflichten für die Erbringung von Diensten und die Regulierung für den Fall, dass die als Netzmanager benannte zuständige Stelle auch Regulierungsaufgaben wahrnimmt. Bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben berücksichtigt der Netzmanager die Erfordernisse des gesamten ATM-Netzes und bezieht die Luftraumnutzer, Anbieter von Flugsicherungsdiensten, Flugplatzbetreiber und das Militär umfassend ein.

(4) Der Netzmanager trägt zur Wahrnehmung der Netzfunktionen durch Unterstützungsmaßnahmen bei, die auf Sicherheit und Effizienz bei der Planung und dem Betrieb des Netzes unter normalen Bedingungen und in Krisensituationen abzielen, sowie durch Maßnahmen zur fortlaufenden Verbesserung des Netzbetriebs im einheitlichen europäischen Luftraum und der Gesamtleistung des Netzes, insbesondere in Bezug auf die Anwendung des Leistungssystems. Bei den Maßnahmen des Netzmanagers wird der Notwendigkeit Rechnung getragen, die Flughäfen vollständig in das Netz zu integrieren.

(5) Der Netzmanager arbeitet eng mit der Agentur in ihrer Funktion als PRB zusammen, um sicherzustellen, dass die von den einzelnen Anbietern von Flugsicherungsdiensten bereitzustellende und zwischen dem Netzmanager und diesen Anbietern im Netzbetriebsplan vereinbarte Kapazität den in Artikel 10 genannten Leistungszielen angemessen Rechnung trägt.

(6) Der Netzmanager

a) entscheidet über Einzelmaßnahmen zur Umsetzung der Netzfunktionen sowie zur Unterstützung der effektiven Durchführung des verbindlichen Netzbetriebsplans und der Erreichung der verbindlichen Leistungsziele;

b) berät die Kommission und stellt der Agentur in ihrer Funktion als PRB relevante Informationen über den Aufbau der ATM-Netzinfrastruktur im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan zur Verfügung, insbesondere zur Ermittlung der für das Netz erforderlichen Investitionen.

(7) Der Netzmanager trifft seine Entscheidungen im Rahmen einer kooperativen Entscheidungsfindung. Die an der kooperativen Entscheidungsfindung beteiligten Akteure handeln so weit wie möglich mit dem Ziel, die Funktions- und die Leistungsfähigkeit des Netzes zu verbessern. Die kooperative Entscheidungsfindung muss den Interessen des Netzes dienen.

(8) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten, die gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen werden, detaillierte Vorschriften für die Wahrnehmung der Netzfunktionen, die Aufgaben des Netzmanagers, die Entscheidungsstrukturen, einschließlich der Entscheidungsfindung, und das Krisenmanagement fest.

(9) Andere als die in Artikel 26 Absätze 2 und 3 genannten Aspekte der Auslegung von Luftraumstrukturen werden von den Mitgliedstaaten behandelt. Die Mitgliedstaaten berücksichtigen in diesem Zusammenhang die Luftverkehrsnachfrage, die Saisonabhängigkeit sowie die Komplexität des Luftverkehrs und der Leistungspläne. Bevor sie über diese Aspekte entscheiden, konsultieren sie die betreffenden Luftraumnutzer oder Gruppen, die diese Luftraumnutzer vertreten, sowie gegebenenfalls die militärischen Stellen.“

59. Artikel 18 wird gestrichen.

60. Artikel 19 wird Artikel 29 (in Kapitel IV des geänderten Vorschlags). Der erste Satz erhält folgende Fassung:

„Die Anbieter von Flugverkehrsdiensten richten Konsultationsverfahren zur Konsultation der relevanten Luftraumnutzer und Flugplatzbetreiber zu allen wesentlichen Aspekten der erbrachten Dienste, einschließlich der einschlägigen Änderungen der Luftraumkonfigurationen, oder zu strategischen Investitionen mit erheblichen Auswirkungen auf das Flugverkehrsmanagement und die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und/oder die Gebühren ein.“

Im vierten Satz wird die Bezugnahme auf „Artikel 27 Absatz 3“ ersetzt durch „Artikel 37 Absatz 3“.

61. Artikel 20 wird Artikel 30 (in Kapitel IV des geänderten Vorschlags) und erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten ergreifen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass zwischen den zuständigen zivilen und militärischen Stellen schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen für die Verwaltung bestimmter Luftraumblöcke geschlossen oder erneuert werden, und setzen die Kommission darüber in Kenntnis.“

62. Artikel 21 wird Artikel 25 mit der Überschrift „Transparenz der Rechnungslegung von Anbietern von Flugsicherungsdiensten“ und erhält folgende Fassung:

„(1) Unabhängig von ihren Eigentumsverhältnissen oder ihrer Rechtsform erstellen und veröffentlichen Anbieter von Flugsicherungsdiensten jährlich ihre Rechnungslegung. Die Rechnungslegung muss den von der Union angenommenen internationalen Rechnungslegungsstandards entsprechen. Wenn aufgrund des Rechtsstatus des Anbieters von Flugsicherungsdiensten die volle Einhaltung der internationalen Rechnungslegungsstandards nicht

möglich ist, muss der Anbieter diese Einhaltung in größtmöglichem Maße erzielen. Die Anbieter von Flugsicherungsdiensten veröffentlichen einen jährlichen Geschäftsbericht und unterziehen sich bezüglich der in diesem Absatz genannten Rechnungslegung regelmäßig einer unabhängigen Prüfung.

(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden und die Agentur in ihrer Funktion als PRB sind berechtigt, die Rechnungslegung der ihrer Aufsicht unterstehenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten einzusehen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, anderen Aufsichtsbehörden Zugang zu dieser Rechnungslegung zu gewähren.

(3) Zur Verhinderung von Diskriminierung, Quersubventionen und Wettbewerbsverzerrungen führen Anbieter von Flugsicherungsdiensten in ihrer internen Rechnungslegung jeweils getrennte Konten für ihre Flugsicherungsdienste in derselben Weise, wie sie das tun müssten, wenn die jeweiligen Dienste von verschiedenen Unternehmen ausgeführt würden. Darüber hinaus führen Anbieter von Flugsicherungsdiensten getrennte Konten für die jeweiligen Tätigkeiten, wenn sie

a) gemäß Artikel 8 Absatz 1 in Auftrag gegebene Flugsicherungsdienste und nicht unter jene Bestimmung fallende Flugsicherungsdienste erbringen;

b) Flugsicherungsdienste erbringen und andere Tätigkeiten gleich welcher Art ausführen, einschließlich gemeinsamer Informationsdienste;

c) Flugsicherungsdienste in der Union und in Drittländern erbringen.

Die festgestellten Kosten, die tatsächlichen Kosten und die Einnahmen aus Flugsicherungsdiensten werden in Personalkosten, andere Betriebskosten als Personalkosten, Abschreibungskosten, Kapitalkosten, Kosten für die an die Agentur in ihrer Funktion als PRB gezahlte Gebühren und Entgelte sowie außergewöhnliche Kosten aufgeschlüsselt und unter Wahrung des Schutzes vertraulicher Informationen öffentlich zugänglich gemacht.

(4) Die gemäß Artikel 19 Absatz 6 gemeldeten Finanzdaten zu den Kosten und Einnahmen sowie sonstige für die Berechnung der Gebührensätze relevante Informationen werden von der nationalen Aufsichtsbehörde oder einer von dem betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten unabhängigen und von der nationalen Aufsichtsbehörde zugelassenen Stelle geprüft oder kontrolliert. Die Ergebnisse der Prüfung werden öffentlich zugänglich gemacht.“

63. Artikel 22 wird Artikel 31 (in Kapitel IV des geänderten Vorschlags) mit der Überschrift „Zugang zu Betriebsdaten für den allgemeinen Luftverkehr und deren Verfügbarkeit“ und erhält folgende Fassung:

„(1) Im Hinblick auf den allgemeinen Luftverkehr müssen relevante Betriebsdaten von allen Anbietern von Flugsicherungsdiensten, Luftraumnutzern, Flughäfen und dem Netzmanager unbeschadet sicherheits- oder verteidigungspolitischer Interessen in Echtzeit und diskriminierungsfrei verfügbar gemacht werden, auch grenzüberschreitend und auf Unionsebene. Diese Verfügbarkeit muss zertifizierten oder aufgrund einer Erklärung zugelassenen Anbietern von Flugverkehrsdiensten, Stellen mit einem nachweislichen Interesse an der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, Luftraumnutzern und Flughäfen sowie dem Netzmanager zugutekommen. Die Daten dürfen nur für Betriebszwecke verwendet werden.

(2) Die Preise für den in Absatz 1 genannten Dienst basieren auf den Grenzkosten für die Bereitstellung der Daten.

(3) Den für die Sicherheitsaufsicht, die Leistungsüberwachung und die Netzaufsicht zuständigen Behörden, einschließlich der Agentur, wird der Zugang zu relevanten Betriebsdaten nach Absatz 1 gewährt.

(4) Die Kommission kann die detaillierten Anforderungen für den Zugang zu Daten und deren Verfügbarkeit gemäß den Absätzen 1 und 3 sowie die Methode zur Festsetzung der Preise gemäß Absatz 2 festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen.“

64. Ein neuer Artikel 12 mit der Überschrift „Klassifizierung von Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Vor Beginn jedes Bezugszeitraums melden die Mitgliedstaaten der Kommission, welche der Flugsicherungsdienste, die während des betreffenden Zeitraums im Luftraum ihres Zuständigkeitsbereichs zu erbringen sind, sie als Flugsicherungsdienste für den Streckenflug bzw. für den An- und Abflug zu klassifizieren beabsichtigen. Gleichzeitig melden die Mitgliedstaaten der Kommission die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die diese Dienste erbringen.

(2) Rechtzeitig vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums erlässt die Kommission Durchführungsbeschlüsse, die an die einzelnen Mitgliedstaaten gerichtet sind und in denen festgestellt wird, ob die beabsichtigte Klassifizierung der betreffenden Dienste den Kriterien des Artikels 2 Nummern 28 und 55 entspricht. Die Agentur in ihrer Funktion als PRB unterstützt die Kommission auf deren Ersuchen bei der Analyse und Vorbereitung dieser Beschlüsse in Form einer Stellungnahme.

(3) Wird in einem nach Absatz 2 erlassenen Beschluss festgestellt, dass eine beabsichtigte Klassifizierung nicht den Kriterien des Artikels 2 Nummern 28 und 55 entspricht, so übermittelt der betreffende Mitgliedstaat unter Berücksichtigung dieses Beschlusses eine neue Meldung, die mit jenen Kriterien im Einklang steht. Die Kommission erlässt zu dieser Meldung einen Beschluss gemäß Absatz 2.

(4) Die betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten stützen ihre Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug und für den An- und Abflug auf die Klassifizierungen, die die Kommission für konform mit den Kriterien des Artikels 2 Nummern 28 und 55 befunden hat. Bei der Bewertung der Kostenaufteilung zwischen Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug nach Artikel 13 Absatz 3 legt die Agentur in ihrer Funktion als PRB dieselben Klassifizierungen zugrunde.“

65. Ein neuer Artikel 13 mit der Überschrift „Leistungspläne und Leistungsziele für die von benannten Anbietern von Flugverkehrsdiensten erbrachten Streckenflugsicherungsdienste“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Die für die Erbringung von Streckenflugsicherungsdiensten benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten legen für jeden Bezugszeitraum Leistungsplanentwürfe für alle Streckenflugsicherungsdienste fest, die sie erbringen und gegebenenfalls an andere Anbieter vergeben.

Die Leistungsplanentwürfe werden nach Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele und vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums angenommen. Sie enthalten Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen. In diesen Leistungsplanentwürfen wird der europäische ATM-Masterplan berücksichtigt. Die Leistungsplanentwürfe werden öffentlich zugänglich gemacht.

(2) Die Leistungsplanentwürfe für Streckenflugsicherungsdienste nach Absatz 1 enthalten relevante Informationen, die vom Netzmanager bereitgestellt werden. Bevor die Entwürfe dieser Pläne angenommen werden, konsultieren die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten die Vertreter der Luftraumnutzer und gegebenenfalls militärische Stellen, Flughafenbetreiber und Flughafenkoordinatoren. Die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten legen diese Pläne auch der für ihre Zertifizierung zuständigen nationalen Behörde vor, die die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte überprüft.

(3) Die in den Leistungsplanentwürfen enthaltenen Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste müssen mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen in allen wesentlichen Leistungsbereichen im Einklang stehen und die in Unterabsatz 3 festgelegten zusätzlichen Bedingungen erfüllen.

Die Übereinstimmung der Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste mit den unionsweit geltenden Leistungszielen wird anhand folgender Kriterien festgestellt:

a) Vergleich der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele mit den aufgeschlüsselten Werten, sofern solche Werte in Verbindung mit den unionsweit geltenden Leistungszielen festgelegt wurden;

b) Bewertung der im Laufe der Zeit erzielten Leistungsverbesserungen, und zwar für den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum und zusätzlich für den Gesamtzeitraum, der den vorangegangenen Bezugszeitraum und den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum umfasst;

c) Vergleich des geplanten Leistungsniveaus des betreffenden Anbieters von Flugverkehrsdiensten mit anderen Anbietern von Flugverkehrsdiensten, die der gleichen Benchmark-Gruppe angehören.

Der Leistungsplanentwurf muss zudem die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) wesentliche Annahmen, die für die Festlegung der Ziele und für Maßnahmen zur Erreichung der Ziele während des Bezugszeitraums zugrunde gelegt werden, darunter verwendete Basiswerte, Verkehrsprognosen und wirtschaftliche Annahmen, müssen genau, angemessen und kohärent sein;

b) der Leistungsplanentwurf muss in Bezug auf Daten und unterstützendes Material vollständig sein;

c) die Kostengrundlagen für Gebühren müssen Artikel 20 genügen.

(4) Die Kostenaufteilung zwischen Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug wird von der Agentur in ihrer Funktion als PRB anhand der in Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe k genannten Methode und der von der Kommission nach Artikel 12 bewerteten Klassifizierung der verschiedenen Dienste bewertet.

(5) Die in Absatz 1 genannten Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug, gegebenenfalls einschließlich der Kostenaufteilung zwischen Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug, werden der Agentur in ihrer Funktion als PRB zur Bewertung und Genehmigung vorgelegt.

(6) Im Falle benannter Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die sowohl Flugsicherungsdienste für den Streckenflug als auch für den An- und Abflug erbringen, nimmt die Agentur in ihrer Funktion

als PRB zunächst die Bewertung der Kostenaufteilung zwischen den jeweiligen Diensten nach Absatz 4 vor.

Stellt die Agentur in ihrer Funktion als PRB fest, dass die Kostenaufteilung nicht der Methode oder der Klassifizierung gemäß Absatz 4 entspricht, legt der betreffende benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten einen neuen Leistungsplanentwurf vor, der mit dieser Methode und dieser Klassifizierung in Einklang steht.

Stellt die Agentur in ihrer Funktion als PRB fest, dass die Kostenaufteilung dieser Methode und dieser Klassifizierung entspricht, trifft sie eine diesbezügliche Entscheidung und teilt sie dem benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten und der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde mit. Die nationale Aufsichtsbehörde ist für die Zwecke der Bewertung des Leistungsplanentwurfs für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gemäß Artikel 14 an die Schlussfolgerungen dieser Entscheidung bezüglich der Kostenaufteilung gebunden.

(7) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB bewertet die Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste und die Leistungspläne anhand der Kriterien und Bedingungen in Absatz 3. In den Fällen nach Absatz 6 findet diese Bewertung statt, nachdem eine Entscheidung über die Kostenaufteilung gemäß Absatz 6 Unterabsatz 4 getroffen wurde.

Stellt die Agentur in ihrer Funktion als PRB fest, dass der Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen entspricht, so genehmigt sie ihn.

Stellt die Agentur in ihrer Funktion als PRB fest, dass ein oder mehrere Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen oder der Leistungsplan die zusätzlichen Bedingungen gemäß Absatz 3 nicht erfüllt, verweigert sie die Genehmigung.

(8) Hat die Agentur in ihrer Funktion als PRB die Genehmigung eines Leistungsplanentwurfs gemäß Absatz 7 verweigert, legt der betreffende benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten einen überarbeiteten Leistungsplanentwurf mit erforderlichenfalls geänderten Zielen vor.

(9) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB bewertet den in Absatz 8 genannten überarbeiteten Leistungsplanentwurf anhand der Kriterien und Bedingungen in Absatz 3. Entspricht ein überarbeiteter Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen, wird er von der Agentur in ihrer Funktion als PRB genehmigt.

Entspricht ein überarbeiteter Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen nicht, verweigert die Agentur in ihrer Funktion als PRB ihre Genehmigung und fordert den benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten auf, einen endgültigen Leistungsplanentwurf vorzulegen.

Wird der gemäß Absatz 8 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf abgelehnt, weil er Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste enthält, die nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen, so legt die Agentur in ihrer Funktion als PRB für den betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten Leistungsziele fest, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen, und berücksichtigt dabei die Feststellungen der in Absatz 7 genannten Entscheidung. Der von dem benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf enthält die auf diese Weise von der Agentur in ihrer Funktion als PRB festgelegten Leistungsziele sowie die Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele.

Wird der gemäß Absatz 8 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf nur deshalb nicht genehmigt, weil er die Bedingungen in Absatz 3 Unterabsatz 3 nicht erfüllt, so muss der von dem

betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf die Leistungsziele aufweisen, die im Leistungsplanentwurf enthalten sind und von der Agentur in ihrer Funktion als PRB für konform mit den unionsweit geltenden Leistungszielen befunden wurden, sowie die Änderungen, die angesichts der Bedingungen, die die Agentur in ihrer Funktion PRB für nicht erfüllt erachtet, erforderlich sind.

Wird der gemäß Absatz 8 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf nicht genehmigt, weil er Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste enthält, die nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen, und außerdem die Bedingungen in Absatz 3 Unterabsatz 3 nicht erfüllt, so muss der von dem betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf die Leistungsziele enthalten, die von der Agentur in ihrer Funktion als PRB gemäß Unterabsatz 3 festgelegt wurden, sowie die Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele und die Änderungen, die angesichts der Bedingungen, die die Agentur in ihrer Funktion PRB für nicht erfüllt erachtet, erforderlich sind.

(10) Die von der Agentur in ihrer Funktion als PRB genehmigten Leistungsplanentwürfe werden von den betreffenden benannten Anbietern von Flugverkehrsdiensten als endgültige Pläne angenommen und öffentlich zugänglich gemacht.

(11) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB erstellt innerhalb der Fristen, die in den gemäß Artikel 18 zu erlassenden Durchführungsrechtsakten festgelegt sind, regelmäßige Berichte über die Überwachung der Leistung von Streckenflugsicherungsdiensten und Netzfunktionen; dies umfasst auch regelmäßige Bewertungen über die Erreichung der unionsweit geltenden Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste und der Leistungsziele für die von Anbietern von Flugverkehrsdiensten erbrachten Streckenflugsicherungsdienste sowie die Veröffentlichung der Ergebnisse dieser Bewertungen.

Der benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten stellt die Informationen und Daten zur Verfügung, die für die Überwachung der Leistung von Flugsicherungsdiensten erforderlich sind. Dies umfasst auch Informationen und Daten, die die tatsächlichen Kosten und Einnahmen betreffen. Werden Leistungsziele verfehlt oder wird der Leistungsplan nicht ordnungsgemäß umgesetzt, so erlässt die Agentur in ihrer Funktion als PRB Entscheidungen, mit denen der Anbieter von Flugverkehrsdiensten zur Umsetzung von Korrekturmaßnahmen verpflichtet wird. Diese Korrekturmaßnahmen können, falls objektiv erforderlich, den Anbieter von Flugverkehrsdiensten auch dazu verpflichten, die Erbringung der betreffenden Dienste auf einen anderen Anbieter von Flugverkehrsdiensten zu übertragen. Werden die Leistungsziele weiterhin verfehlt oder wird der Leistungsplan weiterhin nicht ordnungsgemäß umgesetzt oder werden auferlegte Korrekturmaßnahmen nicht oder nicht ordnungsgemäß angewandt, so führt die Agentur in ihrer Funktion als PRB nach Artikel 24 Absatz 2 eine Untersuchung durch und übermittelt der Kommission eine Stellungnahme. Die Kommission kann Maßnahmen nach Artikel 24 Absatz 3 ergreifen.“

66. Ein neuer Artikel 14 mit der Überschrift „Leistungspläne und Leistungsziele für die von benannten Anbietern von Flugverkehrsdiensten erbrachten Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug legen für jeden Bezugszeitraum Leistungsplanentwürfe für alle Flugsicherungsdienste für An- und Abflug fest, die sie erbringen und gegebenenfalls an andere Anbieter vergeben.

Die Leistungsplanentwürfe werden nach Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele und vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums angenommen. Sie enthalten Leistungsziele für

Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen. In diesen Leistungsplanentwürfen wird der europäische ATM-Masterplan berücksichtigt. Die Leistungsplanentwürfe werden öffentlich zugänglich gemacht.

(2) Die Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug nach Absatz 1 enthalten relevante Informationen, die vom Netzmanager bereitgestellt werden. Bevor die Entwürfe dieser Pläne angenommen werden, konsultieren die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten die Vertreter der Luftraumnutzer und gegebenenfalls militärische Stellen, Flughafenbetreiber und Flughafenkoordinatoren. Die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten legen diese Pläne auch der für ihre Zertifizierung zuständigen nationalen Behörde vor, die die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte überprüft.

(3) Die in den Leistungsplanentwürfen enthaltenen Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug müssen mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen in allen wesentlichen Leistungsbereichen im Einklang stehen und die in Unterabsatz 3 festgelegten zusätzlichen Bedingungen erfüllen.

Die Übereinstimmung der Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug mit den unionsweit geltenden Leistungszielen wird anhand folgender Kriterien festgestellt:

a) Vergleich der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele mit den aufgeschlüsselten Werten, sofern solche Werte in Verbindung mit den unionsweit geltenden Leistungszielen festgelegt wurden;

b) Bewertung der im Laufe der Zeit erzielten Leistungsverbesserungen, und zwar für den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum und zusätzlich für den Gesamtzeitraum, der den vorangegangenen Bezugszeitraum und den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum umfasst;

c) Vergleich des geplanten Leistungsniveaus des betreffenden Anbieters von Flugverkehrsdiensten mit anderen Anbietern von Flugverkehrsdiensten, die der gleichen Benchmark-Gruppe angehören.

Der Leistungsplanentwurf muss zudem die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) wesentliche Annahmen, die für die Festlegung der Ziele und für Maßnahmen zur Erreichung der Ziele während des Bezugszeitraums zugrunde gelegt werden, darunter verwendete Basiswerte, Verkehrsprognosen und wirtschaftliche Annahmen, müssen genau, angemessen und kohärent sein;

b) der Leistungsplanentwurf muss in Bezug auf Daten und unterstützendes Material vollständig sein;

c) die Kostengrundlagen für Gebühren müssen Artikel 20 genügen.

(4) Die Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug nach Absatz 1 werden der nationalen Aufsichtsbehörde zur Bewertung und Genehmigung vorgelegt.

(5) Benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die sowohl Flugsicherungsdienste für den Streckenflug als auch für den An- und Abflug erbringen, legen der nationalen Aufsichtsbehörde als Leistungsplanentwurf für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug den Plan vor, der

Gegenstand einer positiven Entscheidung bezüglich der Kostenaufteilung ist, die von der Agentur in ihrer Funktion als PRB gemäß Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 3 getroffen wurde.

(6) Die nationale Aufsichtsbehörde bewertet die Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug und die Leistungspläne anhand der Kriterien und Bedingungen in Absatz 3. In den Fällen nach Absatz 5 stützt sich die nationale Aufsichtsbehörde bei ihrer Bewertung auf die Schlussfolgerungen der von der Agentur in ihrer Funktion als PRB getroffenen Entscheidung bezüglich der Kostenaufteilung.

Stellt die nationale Aufsichtsbehörde fest, dass der Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen entspricht, so genehmigt sie ihn.

Stellt die nationale Aufsichtsbehörde fest, dass ein oder mehrere Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen oder der Leistungsplan die zusätzlichen Bedingungen gemäß Absatz 3 nicht erfüllt, verweigert sie die Genehmigung.

(7) Hat die nationale Aufsichtsbehörde die Genehmigung eines Leistungsplanentwurfs gemäß Absatz 6 verweigert, legt der betreffende benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten einen überarbeiteten Leistungsplanentwurf mit erforderlichenfalls geänderten Zielen vor.

(8) Die nationale Aufsichtsbehörde bewertet den in Absatz 7 genannten überarbeiteten Leistungsplanentwurf anhand der Kriterien und Bedingungen in Absatz 3. Entspricht ein überarbeiteter Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen, wird er von der nationalen Aufsichtsbehörde genehmigt.

Entspricht ein überarbeiteter Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen nicht, verweigert die nationale Aufsichtsbehörde ihre Genehmigung und fordert den benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten auf, einen endgültigen Leistungsplanentwurf vorzulegen.

Wird der gemäß Absatz 7 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf abgelehnt, weil er Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug enthält, die nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen, so legt die nationale Aufsichtsbehörde für den betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten Leistungsziele fest, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen, und berücksichtigt dabei die Feststellungen der in Absatz 6 genannten Entscheidung. Der von dem benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf enthält die auf diese Weise von der nationalen Aufsichtsbehörde festgelegten Leistungsziele sowie die Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele.

Wird der gemäß Absatz 7 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf nur deshalb nicht genehmigt, weil er die Bedingungen in Absatz 3 Unterabsatz 3 nicht erfüllt, so muss der von dem betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf die Leistungsziele aufweisen, die im Leistungsplanentwurf enthalten sind und von der nationalen Aufsichtsbehörde für konform mit den unionsweit geltenden Leistungszielen befunden wurden, sowie die Änderungen, die angesichts der Bedingungen, die die nationale Aufsichtsbehörde für nicht erfüllt erachtet, erforderlich sind.

Wird der gemäß Absatz 7 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf nicht genehmigt, weil er Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug enthält, die nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen, und außerdem die Bedingungen in Absatz 3 Unterabsatz 3 nicht erfüllt, so muss der von dem betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf die Leistungsziele enthalten, die von der nationalen

Aufsichtsbehörde gemäß Unterabsatz 3 festgelegt wurden, sowie die Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele und die Änderungen, die angesichts der Bedingungen, die die nationale Aufsichtsbehörde für nicht erfüllt erachtet, erforderlich sind.

(9) Die von der nationalen Aufsichtsbehörde genehmigten Leistungsplanentwürfe werden von den betreffenden benannten Anbietern von Flugverkehrsdiensten als endgültige Pläne angenommen und öffentlich zugänglich gemacht.

(10) Die betreffende nationale Aufsichtsbehörde erstellt regelmäßige Berichte über die Überwachung der Leistung von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug; dies umfasst auch regelmäßige Bewertungen über die Erreichung der Leistungsziele für die von Anbietern von Flugverkehrsdiensten erbrachten Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug sowie die Veröffentlichung der Ergebnisse dieser Bewertungen

Der benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten stellt die Informationen und Daten zur Verfügung, die für die Überwachung der Leistung von Flugsicherungsdiensten erforderlich sind. Dies umfasst auch Informationen und Daten, die die tatsächlichen Kosten und Einnahmen betreffen.

Werden Leistungsziele verfehlt oder wird der Leistungsplan nicht ordnungsgemäß umgesetzt, so erlässt die nationale Aufsichtsbehörde Entscheidungen, mit denen der Anbieter von Flugverkehrsdiensten zur Umsetzung von Korrekturmaßnahmen verpflichtet wird. Diese Korrekturmaßnahmen können, falls objektiv erforderlich, den Anbieter von Flugverkehrsdiensten auch dazu verpflichten, die Erbringung der betreffenden Dienste auf einen anderen Anbieter von Flugverkehrsdiensten zu übertragen. Werden die Leistungsziele weiterhin verfehlt oder wird der Leistungsplan weiterhin nicht ordnungsgemäß umgesetzt oder werden auferlegte Korrekturmaßnahmen nicht oder nicht ordnungsgemäß angewandt, so ersucht die nationale Aufsichtsbehörde die Agentur in ihrer Funktion als PRB, nach Artikel 24 Absatz 2 eine Untersuchung durchzuführen, und die Kommission kann Maßnahmen nach Artikel 24 Absatz 3 ergreifen.

(11) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die von der nationalen Aufsichtsbehörde gemäß diesem Artikel getroffenen Entscheidungen gerichtlich überprüft werden können.

(12) Nimmt die Agentur in ihrer Funktion als PRB die Aufgaben einer nationalen Aufsichtsbehörde gemäß Artikel 3 Absatz 8 wahr, so werden der Agentur in ihrer Funktion als PRB die Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug zusammen mit den Leistungsplanentwürfen für Streckenflugsicherungsdienste vorgelegt. Hat die Agentur eine Entscheidung bezüglich der Kostenaufteilung nach Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 3 getroffen, so ist sie bei der Bewertung der Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug an diese Entscheidung gebunden.“

67. Ein neuer Artikel 15 mit der Überschrift „Aufgabe der Agentur in ihrer Funktion als PRB bei der Überwachung der unionsweit geltenden Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB erstellt regelmäßig eine unionsweite Übersicht über die Leistung der Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug unter Bezugnahme auf die unionsweit geltenden Leistungsziele.

(2) Für die Zwecke der Ausarbeitung der Übersicht nach Absatz 1 übermitteln die nationalen Aufsichtsbehörden der Agentur in ihrer Funktion als PRB ihre in Artikel 14 Absatz 10 genannten

Berichte und stellen alle sonstigen Informationen bereit, die die Agentur in ihrer Funktion als PRB für diese Zwecke anfordern kann.“

68. Ein neuer Artikel 16 mit der Überschrift „Netzleistungsplan“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Der Netzmanager erstellt für jeden Bezugszeitraum einen Netzleistungsplanentwurf für alle von ihm erbrachten Netzfunktionen.

Der Netzleistungsplanentwurf wird nach Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele und vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums erstellt. Er enthält Leistungsziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz.

(2) Der Netzleistungsplanentwurf wird der Agentur in ihrer Funktion als PRB und der Kommission vorgelegt.

Die Agentur in ihrer Funktion als PRB legt der Kommission auf deren Ersuchen eine Stellungnahme zum Netzleistungsplanentwurf vor, die sich auf die folgenden wesentlichen Kriterien stützt:

a) Berücksichtigung der im Laufe der Zeit erzielten Leistungsverbesserungen, und zwar für den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum und zusätzlich für den Zeitraum, der den vorangegangenen Bezugszeitraum und den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum umfasst;

(b) Vollständigkeit des Netzleistungsplanentwurfs in Bezug auf Daten und unterstützendes Material.

Stellt die Kommission fest, dass der Netzleistungsplanentwurf vollständig ist und auf angemessene Leistungsverbesserungen hinweist, so nimmt sie den Netzleistungsplanentwurf als endgültigen Plan an. Andernfalls kann die Kommission den Netzmanager auffordern, einen überarbeiteten Netzleistungsplanentwurf vorzulegen.“

69. Ein neuer Artikel 17 mit der Überschrift „Überarbeitung von Leistungszielen und Leistungsplänen während des Bezugszeitraums“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Sind aufgrund erheblich veränderter Umstände während eines Bezugszeitraums die unionsweit geltenden Leistungsziele nicht mehr angemessen und ist eine Überarbeitung der Ziele erforderlich und verhältnismäßig, so überarbeitet die Kommission diese unionsweit geltenden Leistungsziele. Auf einen solchen Beschluss findet Artikel 11 Anwendung. Nach der Überarbeitung nehmen die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten neue Leistungsplanentwürfe an, auf die die Artikel 13 und 14 Anwendung finden. Der Netzmanager erstellt einen neuen Netzleistungsplanentwurf, auf den Artikel 16 Anwendung findet.

(2) Der Beschluss über die überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele nach Absatz 1 enthält Übergangsbestimmungen für den Zeitraum, bis die gemäß Artikel 13 Absatz 6 und Artikel 14 Absatz 6 angenommenen endgültigen Leistungspläne Anwendung finden.

(3) Benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten können die Agentur in ihrer Funktion als PRB in Bezug auf Streckenflugsicherungsdienste oder die betreffende nationale Aufsichtsbehörde in Bezug auf Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug um die Erlaubnis ersuchen, ein oder mehrere Leistungsziele während eines Bezugszeitraums zu überarbeiten. Ein solches Ersuchen kann gestellt werden, wenn Warnschwellen erreicht werden oder wenn die benannten Anbieter von

Flugverkehrsdiensten nachweisen, dass die ursprünglichen Daten, Annahmen und Gründe, die den Leistungszielen zugrunde liegen, in erheblichem und dauerhaftem Umfang nicht mehr korrekt sind und dies auf Umstände zurückzuführen ist, die zum Zeitpunkt der Annahme des Leistungsplans nicht vorhersehbar waren.

(4) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB in Bezug auf Streckenflugsicherungsdienste oder die betreffende nationale Aufsichtsbehörde in Bezug auf Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug ermächtigt den betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten nur dann zur beabsichtigten Überarbeitung, wenn dies notwendig und verhältnismäßig ist und die geänderten Leistungsziele die Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen gewährleisten. Wurde die Überarbeitung genehmigt, so nehmen die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten gemäß den in Artikel 13 und 14 festgelegten Verfahren neue Leistungsplanentwürfe an.“

70. Ein neuer Artikel 18 mit der Überschrift „Anwendung des Leistungssystems“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„Für die Anwendung des Leistungssystems legt die Kommission detaillierte Anforderungen und Verfahren für die Artikel 10 Absatz 3 sowie die Artikel 11, 12, 13, 14, 15, 16 und 17 fest, insbesondere in Bezug auf die Ausarbeitung der Leistungsplanentwürfe, die Festlegung von Leistungszielen, die Kriterien und Bedingungen für ihre Bewertung, die Methode der Kostenaufteilung zwischen Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug, die Leistungsüberwachung und die Auferlegung von Korrekturmaßnahmen sowie die Zeitpläne für den Ablauf der Verfahren. Diese Anforderungen und Verfahren werden in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt, der gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 37 Absatz 2 erlassen wird.“

71. Ein neuer Artikel 20 mit der Überschrift „Kostengrundlagen für Gebühren“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kostengrundlagen für die Gebühren für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug und für den An- und Abflug umfassen die festgestellten Kosten der Erbringung dieser Dienste in der jeweiligen Streckengebührenzone bzw. An- und Abfluggebührenzone, wie sie in den gemäß den Artikeln 13 und 14 angenommenen Leistungsplänen festgelegt sind.

(2) Die in Absatz 1 genannten festgestellten Kosten umfassen die Kosten der entsprechenden Einrichtungen und Dienste, eine angemessene Verzinsung von Anlageinvestitionen und Abschreibung von Vermögensgegenständen sowie die Kosten der Instandhaltung, des Betriebs, der Leitung und der Verwaltung.

(3) Die in Absatz 1 genannten festgestellten Kosten müssen auch folgende Kosten beinhalten:

a) Kosten, die den Anbietern von Flugverkehrsdiensten für die an die Agentur in ihrer Funktion als PRB gezahlte Gebühren und Entgelte entstehen;

b) Kosten oder Teile davon, die den Anbietern von Flugverkehrsdiensten im Zusammenhang mit der Aufsicht und Zertifizierung durch die nationalen Aufsichtsbehörden entstehen, sofern die Mitgliedstaaten nicht andere Finanzmittel zur Deckung dieser Kosten verwenden;

c) Kosten, die den Anbietern von Flugverkehrsdiensten im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen, einschließlich der dem Netzmanager übertragenen Aufgaben, entstehen, sofern die Mitgliedstaaten nicht andere Finanzmittel zur Deckung dieser Kosten verwenden.

(4) Die festgestellten Kosten umfassen nicht die Kosten von Sanktionen, die von Mitgliedstaaten unter Verweis auf Artikel 42 auferlegt werden, noch die Kosten etwaiger Korrekturmaßnahmen nach Artikel 13 Absatz 11 und Artikel 14 Absatz 10.

(5) Eine Quersubventionierung zwischen Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug ist nicht zulässig. Kosten, die sowohl Streckenflugsicherungsdienste als auch Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug betreffen, werden anhand einer transparenten Methode proportional zwischen Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug aufgeteilt. Eine Quersubventionierung zwischen unterschiedlichen Flugsicherungsdiensten in einer der beiden Kategorien ist nur bei Vorliegen objektiver Gründe und vorbehaltlich einer transparenten Ausweisung nach Artikel 25 Absatz 3 zulässig.

(6) Benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten übermitteln der Agentur in ihrer Funktion als PRB, den nationalen Aufsichtsbehörden und der Kommission detaillierte Angaben zu ihrer Kostengrundlage. Zu diesem Zweck werden die Kosten gemäß der getrennten Rechnungsführung nach Artikel 25 Absatz 3 aufgeschlüsselt, wobei zwischen Personalkosten, anderen Betriebskosten als Personalkosten, Abschreibungskosten, Kapitalkosten, Kosten für die an die Agentur in ihrer Funktion als PRB gezahlte Gebühren und Entgelte und außergewöhnlichen Kosten unterschieden wird.“

72. Ein neuer Artikel 21 mit der Überschrift „Festlegung von Gebührensätzen“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Die Gebührensätze werden pro Kalenderjahr und für jede Gebührenzone auf der Grundlage der in den Leistungsplänen enthaltenen festgestellten Kosten und Verkehrsprognosen sowie anwendbarer Anpassungen, die sich aus Vorjahren und anderen Einnahmen ergeben, festgelegt.

(2) Die Gebührensätze werden von den nationalen Aufsichtsbehörden festgelegt, nachdem die Agentur in ihrer Funktion als PRB überprüft hat, dass sie Artikel 19, Artikel 20 und dem vorliegenden Artikel genügen. Stellt die Agentur in ihrer Funktion als PRB fest, dass ein Gebührensatz diesen Anforderungen nicht genügt, so wird der Gebührensatz von der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde überprüft. Widerspricht ein Gebührensatz diesen Anforderungen weiterhin, so führt die Agentur in ihrer Funktion als PRB nach Artikel 24 Absatz 2 eine Untersuchung durch und übermittelt der Kommission eine Stellungnahme, und die Kommission kann Maßnahmen nach Artikel 24 Absatz 3 ergreifen.

Für die Zwecke der Gebührenerhebung und falls ein hohes Verkehrsaufkommen erhebliche Netzprobleme verursacht, die auch die Umweltleistung verschlechtern, kann die Kommission im Wege einer Durchführungsverordnung, die gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen wird, einen einheitlichen Gebührensatz für Streckenflugsicherungsdienste im gesamten einheitlichen europäischen Luftraum sowie detaillierte Vorschriften und Verfahren für dessen Anwendung festlegen. Der einheitliche Gebührensatz nach Unterabsatz 1 wird auf der Grundlage eines gewichteten Durchschnitts der einzelnen Gebührensätze der betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten berechnet. Das aus dem einheitlichen Gebührensatz erzielte Einnahmeaufkommen wird neu aufgeteilt, um die Aufkommensneutralität bei den betreffenden Anbietern von Flugverkehrsdiensten sicherzustellen.“

73. Ein neuer Artikel 22 mit der Überschrift „Festlegung von Gebühren“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„(1) Von den Luftraumnutzern werden Gebühren für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu nichtdiskriminierenden Bedingungen erhoben, wobei der relativen produktiven Kapazität der

verschiedenen betroffenen Luftfahrzeugtypen Rechnung zu tragen ist. Bei den Gebühren, die verschiedenen Luftraumnutzern für die Nutzung desselben Dienstes auferlegt werden, darf nicht nach der Staatszugehörigkeit oder der Kategorie des Luftraumnutzers unterschieden werden.

(2) Die Gebühr für die Streckenflugsicherungsdienste eines bestimmten Flugs in einer bestimmten Streckengebührenzone wird auf der Grundlage des für diese Streckengebührenzone festgesetzten Gebührensatzes und der Streckendiensteinheiten für diesen Flug berechnet. Die Gebühr setzt sich aus einer oder mehreren variablen Komponenten zusammen, die jeweils auf objektiven Faktoren beruhen.

(3) Die Gebühr für die Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug eines bestimmten Flugs in einer bestimmten An- und Abfluggebührenzone wird auf der Grundlage des für diese An- und Abfluggebührenzone festgesetzten Gebührensatzes und der An- und Abflugdiensteinheiten für diesen Flug berechnet. Für die Zwecke der Berechnung der Gebühr für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug werden Anflug und Abflug eines Fluges als ein einziger Flug angesehen. Die Gebühr setzt sich aus einer oder mehreren variablen Komponenten zusammen, die jeweils auf objektiven Faktoren beruhen.

(4) Bestimmte Luftraumnutzer, insbesondere Leichtflugzeuge und Staatsluftfahrzeuge, können von Flugsicherungsgebühren befreit werden, sofern die hierdurch entstehenden Kosten durch andere Mittel gedeckt und nicht an andere Luftraumnutzer weitergegeben werden.

(5) Die Gebühren werden so differenziert, dass die Anbieter von Flugsicherungsdiensten, die Flughäfen und Luftraumnutzer veranlasst werden, unter Beibehaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus und insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung des europäischen ATM-Masterplans Verbesserungen bei der Umweltleistung oder der Dienstqualität, unter anderem durch verstärkte Nutzung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe, Kapazitätserhöhungen, Abbau von Verspätungen und nachhaltige Entwicklung, zu fördern. Die Differenzierung besteht aus finanziellen Vor- oder Nachteilen und ist für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten aufkommensneutral.“

74. Ein neuer Artikel 23 mit der Überschrift „Anwendung der Gebührenregelung“ wird eingefügt und erhält folgende Fassung:

„Für die Anwendung der Gebührenregelung legt die Kommission detaillierte Anforderungen und Verfahren für die Artikel 19, 20, 21 und 22 fest, insbesondere in Bezug auf die Kostengrundlagen und die festgestellten Kosten, die Festlegung von Gebührensätzen, die Anreizregelungen und Risikoteilungsmechanismen sowie die Differenzierung von Gebühren. Diese Anforderungen und Verfahren werden in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt, der gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 37 Absatz 2 erlassen wird.“

Neues Kapitel IV: Netzmanagement

75. Es wird ein neues Kapitel IV mit der Überschrift „Netzmanagement“ eingefügt.

76. Das Kapitel besteht aus den Artikeln 26 bis 31.

77. In Bezug auf die Artikel 26, 27 und 29 bis 31 wird auf die Nummern 58, 60, 61 und 63 verwiesen.

78. Ein neuer Artikel 28 mit der Überschrift „Transparenz der Rechnungslegung des Netzmanagers“ wird eingefügt und wie folgt gefasst:

„(1) Die Rechnungslegung wird vom Netzmanager erstellt, vorgelegt und veröffentlicht. Diese Rechnungslegung muss den von der Union angenommenen internationalen Rechnungslegungsstandards entsprechen. Wenn aufgrund des Rechtsstatus des Netzmanagers eine volle Einhaltung der internationalen Rechnungslegungsstandards nicht möglich ist, muss der Netzmanager diese Einhaltung in größtmöglichem Maße erzielen.

(2) Der Netzmanager veröffentlicht einen jährlichen Geschäftsbericht und wird regelmäßig einem unabhängigen Audit unterzogen.“

Kapitel V: Luftraum, Interoperabilität und technologische Innovation

79. Kapitel IV wird Kapitel V und erhält folgende Überschrift: *„Luftraum, Interoperabilität und technologische Innovation“*

80. Artikel 23 wird Artikel 32 und erhält folgende Fassung:

„Unbeschadet der Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen durch die Mitgliedstaaten und im Einklang mit dieser Veröffentlichung legt der Netzmanager in Zusammenarbeit mit der Kommission eine unionsweite Infrastruktur für Luftfahrtinformationen fest, um die Verfügbarkeit elektronischer Luftfahrtinformationen hoher Qualität, die leicht zugänglich dargeboten werden und den Anforderungen aller einschlägigen Nutzer hinsichtlich Datenqualität und Aktualität genügen, zu erhöhen. Bei den auf diese Weise bereitgestellten Luftfahrtinformationen handelt es sich lediglich um die Informationen, die die grundlegenden Anforderungen nach Anhang VIII Nummer 2.1 der Verordnung (EU) 2018/1139 erfüllen.“

81. Artikel 24 wird gestrichen.

82. Ein neuer Artikel 33 mit der Überschrift *„Flexible Luftraumnutzung“* wird eingefügt und wie folgt gefasst:

„(1) Unter Berücksichtigung der Organisation militärischer Belange in ihrem Zuständigkeitsbereich stellen die Mitgliedstaaten die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum, wie es von der ICAO beschrieben und von Eurocontrol entwickelt wurde, sicher, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan zu erleichtern.

(2) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission jährlich Bericht über die im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik erfolgende Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.

(3) Erweist es sich insbesondere aufgrund der Berichte der Mitgliedstaaten als notwendig, die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum zu verbessern und zu harmonisieren, so erlässt die Kommission Maßnahmen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 37 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

83. Ein neuer Artikel 34 mit der Überschrift *„Koordinierung von SESAR“* wird eingefügt und wie folgt gefasst:

„Die Stellen, die für im Unionsrecht festgelegte Aufgaben in den Bereichen der Koordinierung der SESAR-Definitionsphase, der SESAR-Entwicklungsphase und der SESAR-Errichtungsphase zuständig sind, arbeiten gegebenenfalls zusammen, um eine wirksame Koordinierung zwischen diesen drei Phasen zu gewährleisten, damit ein nahtloser und zeitnaher Übergang zwischen ihnen erreicht wird.

Alle einschlägigen zivilen und militärischen Akteure werden so weit wie möglich einbezogen.“

KAPITEL VI: Schlussbestimmungen

84. Kapitel V wird Kapitel VI.

85. Artikel 25 wird gestrichen.

86. Artikel 26 wird Artikel 36 und erhält folgende Fassung:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 6 und 26 wird der Kommission für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem [Datum der Veröffentlichung dieser Verordnung] übertragen. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.“

b) In Absatz 3 werden die Bezugnahmen auf „Artikel 11 Absatz 7, Artikel 17 Absatz 3 und Artikel 25“ durch die Bezugnahmen auf „Artikel 6 und Artikel 26“ ersetzt.

c) Am Anfang von Absatz 4 wird folgender neuer Satz eingefügt:

„Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.“

d) In Absatz 5 werden die Bezugnahmen auf „Artikel 11 Absatz 7, Artikel 17 Absatz 3 und Artikel 25“ durch die Bezugnahmen auf „Artikel 6 und Artikel 26“ ersetzt.

87. Artikel 27 wird Artikel 37. Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission wird von dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum (im Folgenden der „Ausschuss“) unterstützt, der sich aus zwei Vertretern jedes Mitgliedstaats zusammensetzt und in dem die Kommission den Vorsitz führt. Der Ausschuss sorgt für eine angemessene Berücksichtigung der Interessen aller Kategorien von Nutzern.“

88. In Bezug auf Artikel 28 wird auf Nummer 45 verwiesen.

89. Artikel 29 wird gestrichen.

90. Artikel 30 wird Artikel 39 und erhält folgende Fassung:

„Die Union und die Mitgliedstaaten streben die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Staaten an, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, und unterstützen diese Ausdehnung. Zu diesem Zweck bemühen sie sich im Rahmen von Abkommen mit benachbarten Drittländern, den einheitlichen europäischen Luftraum auf diese Länder auszudehnen. Darüber hinaus bemühen sie sich um eine Zusammenarbeit mit diesen Ländern entweder im Rahmen von Vereinbarungen über Netzfunktionen oder im Rahmen der Vereinbarung zwischen der Union und Eurocontrol zur Schaffung eines allgemeinen Rahmens für eine verstärkte Zusammenarbeit, um die „europaweite Dimension“ des Flugverkehrsmanagements zu stärken.“

91. Artikel 31 wird Artikel 40. Die Überschrift erhält folgende Fassung: *„Unterstützung durch andere Stellen“* und der Artikel erhält folgende Fassung:

„Die Kommission kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach dieser Verordnung Unterstützung durch andere Stellen anfordern.“

92. Artikel 32 wird Artikel 41 und erhält folgende Fassung:

„(1) Weder die nationalen Aufsichtsbehörden, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die Kommission noch die Agentur, unabhängig davon, ob in ihrer Funktion als PRB agiert, noch der Netzmanager dürfen Informationen vertraulicher Art weitergeben, dies bezieht sich insbesondere auf Informationen über Anbieter von Flugsicherungsdiensten, deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenbestandteile.

(2) Absatz 1 berührt nicht das Recht auf Offenlegung durch nationale Aufsichtsbehörden, die Kommission oder die Agentur in ihrer Funktion als PRB in den Fällen, in denen dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben wesentlich ist, wobei die Offenlegung verhältnismäßig sein muss und den berechtigten Interessen von Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern, Flughäfen oder anderen einschlägigen Beteiligten am Schutz ihrer sensiblen Geschäftsinformationen Rechnung zu tragen hat.

(3) Informationen und Daten, die gemäß der Gebührenregelung nach den Artikeln 19 bis 24 bereitgestellt werden, insbesondere in Bezug auf die festgestellten Kosten, die tatsächlichen Kosten und die Einnahmen der benannten Anbieter von Flugsicherungsdiensten, werden offengelegt.“

93. Artikel 33 wird Artikel 42. Satz 1 erhält folgenden Fassung:

„Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen insbesondere von Luftraumnutzern, Flugplatzbetreibern und Anbietern von Flugsicherungsdiensten gegen diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen.“

94. Artikel 34 wird Artikel 43 und erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kommission führt bis 2030 eine Bewertung durch, um die Anwendung dieser Verordnung zu prüfen. Hierzu kann die Kommission, wenn es für diesen Zweck begründet ist, von den Mitgliedstaaten Informationen anfordern, die für die Anwendung dieser Verordnung relevant sind.

(2) Die Kommission leitet die Ergebnisse ihrer Bewertung an das Europäische Parlament und den Rat weiter. Die Ergebnisse der Bewertung werden veröffentlicht.“

95. Artikel 35 wird Artikel 44. Die Zeichensetzung wird geändert, sodass der Text folgende Fassung erhält:

Betrifft nicht die deutsche Fassung. Such measures are in particular those which are imperative:

- a) for the surveillance of airspace that is under its responsibility in accordance with ICAO Regional Air Navigation agreements, including the capability to detect, identify and evaluate all aircraft using such airspace, with a view to seeking to safeguard safety of flights and to take action to ensure security and defence needs;*
- b) in the event of serious internal disturbances affecting the maintenance of law and order;*
- c) in the event of war or serious international tension constituting a threat of war;*
- d) for the fulfilment of a Member State's international obligations in relation to the maintenance of peace and international security;*
- e) in order to conduct military operations and training, including the necessary possibilities for exercises.’.*

96. Artikel 36 wird gestrichen.

97. Artikel 37 wird Artikel 45 und die Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 wird gestrichen.

98. Artikel 38 wird Artikel 46. Der im ursprünglichen Vorschlag vorgelegte Wortlaut wird Absatz 1 und folgender Absatz 2 wird eingefügt:

„(2) Artikel 3 Absatz 3 gilt ab dem [Amt für Veröffentlichung: Bitte Datum einfügen: 48 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung].“

Die Artikel 10 bis 24 gelten ab dem 1. Juli 2023. Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sowie die auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte gelten jedoch weiterhin für die Zwecke der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung im dritten Bezugszeitraum.

Artikel 26 Absatz 3 und Artikel 32 gelten für den Netzmanager ab dem Tag, an dem ein Ernennungsbeschluss, der nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung gemäß Artikel 27 Absatz 2 angenommen wurde und diese Bestimmungen umfasst, anwendbar wird.“

Anhänge

99. Anhang I wird gestrichen.

100. Anhang II wird Anhang I. Seine Überschrift erhält folgende Fassung: *„Bedingungen, die an die in Artikel 6 genannten Zeugnisse geknüpft werden können“* Dieser Anhang erhält folgende Fassung:

„An Zeugnisse geknüpfte weitere Bedingungen können gegebenenfalls Folgendes betreffen:“

a) Abtrennung oder Beschränkung flugsicherungs-fremder Dienste,

b) Verträge, Vereinbarungen oder sonstige Regelungen zwischen dem Diensteanbieter und einem Dritten, die die Dienste betreffen,

c) Bereitstellung von Informationen, die nach vernünftigen Ermessen für die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Artikels 6 Absatz 1 erforderlich sind,

d) etwaige andere rechtliche Bedingungen, die nicht speziell für Flugsicherungsdienste gelten, wie z. B. Bedingungen für die Aussetzung der Gültigkeit oder den Widerruf des Zeugnisses.“

101. Ein neuer Anhang II mit der Überschrift *„Aufgehobene Verordnungen mit ihren nachfolgenden Änderungen“* wird wie folgt gefasst:

„

<i>Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (Abl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.)</i>	
<i>Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (Abl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.)</i>	
<i>Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des</i>	

<p><i>Europäischen Parlaments und des Rates</i> <i>(ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.)</i></p>	
<p><i>Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates</i> <i>(ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 34)</i></p>	<p><i>Nur die Artikel 1, 2 und 3</i></p>

“

102. Anhang III wird an den Inhalt dieses geänderten Vorschlags angepasst.

Um die Lesbarkeit und Prüfung zu erleichtern, wird der vollständige Text des geänderten Kodifizierungsvorschlags im Anhang beigefügt.

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union ~~zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft~~, insbesondere auf Artikel ~~80 Absatz 2~~ 100 Absatz 2 ,
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²¹,
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²²,
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,
in Erwägung nachstehender Gründe:

↓ neu

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates²³, die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁴ und die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ wurden in wesentlichen Teilen geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannten Verordnungen neu zu fassen.

²¹ ~~ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 24, ABl. C [...] vom [...], S. [...].~~

²² ~~ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 13, ABl. C [...] vom [...], S. [...].~~

²³ Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1).

²⁴ Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10).

²⁵ Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20).

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 1
(angepasst)

~~Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem, das eine sichere und geregelte Abwicklung des Luftverkehrs ermöglicht und dadurch den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr und die Freizügigkeit der Personen erleichtert.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

~~Auf seiner Sondertagung am 23. und 24. März 2000 in Lissabon hat der Europäische Rat die Kommission aufgefordert, Vorschläge für die Verwaltung des Luftraums, die Kontrolle des Flugverkehrs und die Regelung der Verkehrsflüsse auf der Grundlage der Arbeiten der von der Kommission eingesetzten hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum vorzulegen. Diese Gruppe — hauptsächlich aus Vertretern ziviler und militärischer Flugsicherungsstellen in den Mitgliedstaaten bestehend — hat ihren Bericht im November 2000 vorgelegt.~~

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 2
(angepasst)
⇒ neu

- (2) Die Annahme des ersten Pakets von Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum, der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 ~~vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“)~~, der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ~~vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)~~, der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 ~~vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“)~~ und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 ~~des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)~~ durch das Europäische Parlament und den Rat hat eine solide Rechtsgrundlage für ein nahtloses, interoperables und sicheres System des Flugverkehrsmanagements (Air Traffic Management — ATM) geschaffen. ⇒ Durch die Annahme des zweiten Pakets, der Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁷, wurde die Initiative zur Schaffung des

²⁶ Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (Interoperabilitäts-Verordnung) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26).

²⁷ Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 34).

einheitlichen europäischen Luftraums weiter gestärkt, indem ein Leistungssystem und das Konzept des Netzmanagers zur weiteren Verbesserung des europäischen ATM-Netzes eingeführt wurden. Die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 wurde durch die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ aufgehoben, da die für die Interoperabilität von ATM-Systemen, -Komponenten und -Verfahren erforderlichen Vorschriften in jene Verordnung aufgenommen wurden. ⇐

↓ neu

- (3) Um den mit der Verordnung (EU) 2018/1139 eingeführten Änderungen Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, den Inhalt der vorliegenden Verordnung an den der Verordnung (EU) 2018/1139 anzupassen.

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 3
(angepasst)

~~Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 („Rahmenverordnung“)²⁹ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 4
(angepasst)

~~Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 („Rahmenverordnung“)³⁰ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 5
(angepasst)

- (4) In Artikel 1 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 erkennen die Vertragsstaaten an, „dass jeder Staat über seinem Hoheitsgebiet volle und ausschließliche Hoheit über den Luftraum besitzt“. Im Rahmen dieser Hoheit über den Luftraum und vorbehaltlich der geltenden internationalen Übereinkünfte nehmen die Mitgliedstaaten der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ mit der Flugverkehrskontrolle hoheitliche Befugnisse wahr.

²⁸ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

²⁹ ~~Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.~~

³⁰ ~~Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.~~

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 1

- (5) Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem, das eine sichere, geregelte und nachhaltige Abwicklung des Luftverkehrs ermöglicht, die Kapazität optimiert und den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr und die Freizügigkeit der Personen erleichtert.

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 37

(angepasst)

⇒ neu

- (6) Damit die Ziele der Erhöhung der Sicherheitsstandards für den Luftverkehr und der Verbesserung der Gesamtleistung des ATM ☒ und der Flugsicherungsdienste ☒ (ANS) für den allgemeinen Luftverkehr in Europa gleichzeitig umgesetzt werden können, ist der menschliche Faktor zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb die ~~Einführung von Grundsätzen~~ ☒ Grundsätze ☒ der angemessenen ☒ Berichterstattungskultur ☒ ~~Redlichkeitskultur~~ („Just Culture“) prüfen ⇒ wahren ⇐. ⇒ Die Stellungnahmen und Empfehlungen der Expertengruppe zur menschlichen Dimension des einheitlichen europäischen Luftraums³¹ sollten in Erwägung gezogen und berücksichtigt werden. ⇐

↓ neu

- (7) Auch Verbesserungen der Umweltleistung des ATM tragen direkt zur Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris und des europäischen Grünen Deals der Kommission bei, insbesondere durch die Verringerung der Luftverkehrsemissionen.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 6

(angepasst)

- (8) ☒ Im Jahr 2004 ☒ ☒ haben ☒ ~~Die die~~ Mitgliedstaaten ~~haben~~ eine allgemeine Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum³² abgegeben. Dieser Erklärung zufolge sollten die Mitgliedstaaten insbesondere die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen verstärken und, wenn und soweit wie es von allen betroffenen Mitgliedstaaten für erforderlich gehalten wird, die Zusammenarbeit zwischen ihren Streitkräften in allen Angelegenheiten des Flugverkehrsmanagements erleichtern.

³¹ C(2017) 7518 final.

³² ~~Siehe Seite 9 dieses Amtsblatts.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 3

~~Das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrssystems setzt ein einheitliches, hohes Sicherheitsniveau der Flugsicherungsdienste voraus, die eine optimale Nutzung des europäischen Luftraums sowie ein einheitliches, hohes Sicherheitsniveau des Flugverkehrs in Übereinstimmung mit dem im allgemeinen Interesse liegenden Auftrag der Flugsicherungsdienste, einschließlich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ermöglichen. Es sollte daher den höchsten Anforderungen an Verantwortlichkeit und Kompetenz genügen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 4

~~Die Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollte in Einklang mit den Verpflichtungen, die sich aus der Eurocontrol-Mitgliedschaft der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten ergeben, sowie in Einklang mit den Grundsätzen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 vorangetrieben werden.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 5
(angepasst)

- (9) Beschlüsse in Bezug auf Inhalt, Umfang oder Durchführung militärischer Einsätze und Übungen fallen ☒ gemäß Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ☒ nicht in die Zuständigkeit der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ .
-

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 23
(angepasst)

~~Das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich haben am 2. Dezember 1987 in London in einer gemeinsamen Erklärung der Außenminister der beiden Länder eine stärkere Zusammenarbeit bei der Nutzung des Flughafens von Gibraltar vereinbart. Diese Vereinbarung ist noch nicht wirksam.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 1

~~Die Mitgliedstaaten haben ihre nationalen Flugsicherungsorganisationen in unterschiedlichem Umfang umstrukturiert und ihnen hierbei größere Autonomie und größeren Spielraum zur Erbringung von Dienstleistungen eingeräumt. Es zeigt sich immer deutlicher, dass in diesem neuen Umfeld Mindestanforderungen zur Wahrung des öffentlichen Interesses erfüllt werden müssen.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 4

~~Zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollten Maßnahmen erlassen werden, mit denen die sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten gewährleistet wird, die auf~~

~~die Ordnung und Nutzung des Luftraums gemäß der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraumverordnung“)³³ abgestimmt sind. Die Festlegung einer harmonisierten Ordnung für die Erbringung dieser Dienste ist wichtig, um dem Bedarf der Luftraumnutzer angemessen Rechnung zu tragen und den Flugverkehr sicher und effizient abzuwickeln.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 1

~~Die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erfordert einen harmonisierten Ansatz zur Regelung der Ordnung und Nutzung des Luftraums.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

~~In dem Bericht der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum vom November 2000 wird die Auffassung vertreten, dass die Festlegung, die Regulierung und das strategische Management des Luftraums auf europäischer Grundlage erfolgen sollte.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 3
(angepasst)

~~In der Mitteilung der Kommission über die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums vom 30. November 2001 wird eine Strukturreform gefordert, damit über ein schrittweise stärker integriertes Luftraummanagement und die Entwicklung neuer Konzepte und Verfahren für das Flugverkehrsmanagement der einheitliche europäische Luftraum geschaffen werden kann.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 6

~~Der Luftraum ist eine gemeinsame Ressource für alle Kategorien von Nutzern, die von allen flexibel genutzt werden muss, wobei Fairness und Transparenz gewährleistet sein müssen und den sicherheits- und verteidigungspolitischen Erfordernissen der Mitgliedstaaten und ihren Verpflichtungen in internationalen Organisationen Rechnung zu tragen ist.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 7

~~Ein effizientes Luftraummanagement ist wesentliche Voraussetzung für eine Steigerung der Kapazität des Systems der Flugverkehrsdienste, für die optimale Befriedigung unterschiedlicher Nutzeranforderungen und für die Gewährleistung einer möglichst flexiblen Luftraumnutzung.~~

³³ Siehe Seite 20 dieses Amtsblatts.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 8

~~Aus diesen Gründen und im Hinblick auf die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf eine größere Anzahl europäischer Staaten sollte sich die Gemeinschaft unter Berücksichtigung der Entwicklungen innerhalb von Eurocontrol gemeinsame Ziele setzen und ein Maßnahmenprogramm beschließen, mit dem die Gemeinschaft, die Mitgliedstaaten und die verschiedenen Wirtschaftsbeteiligten zu entsprechenden Anstrengungen für die Schaffung eines stärker integriert betriebenen Luftraums, des einheitlichen europäischen Luftraums, mobilisiert werden.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 24

~~Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums, wegen der grenzüberschreitenden Dimension der Maßnahme auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher unter Gewährleistung von Durchführungsvorschriften, die den örtlichen Besonderheiten Rechnung tragen, besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 9

~~In den Fällen, in denen die Mitgliedstaaten tätig werden, um die Einhaltung der gemeinschaftlichen Anforderungen sicherzustellen, sollten die Behörden, die die Einhaltung überprüfen, über eine hinreichende Unabhängigkeit gegenüber Flugsicherungsorganisationen verfügen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 10

~~Flugsicherungsdienste, insbesondere Flugverkehrsdienste, die Behörden vergleichbar sind, erfordern eine funktionale oder strukturelle Trennung und nehmen je nach Mitgliedstaat sehr unterschiedliche Rechtsformen an.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 11

~~In den Fällen, in denen für Flugsicherungsorganisationen unabhängige Rechnungsprüfungen vorgeschrieben sind, sollten die Kontrollen der amtlichen Rechnungsprüfungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen die betreffenden Dienste durch die Verwaltung oder eine öffentliche Stelle erbracht werden, die der Aufsicht der genannten Behörden unterliegen, als unabhängige Rechnungsprüfungen anerkannt werden, und zwar unabhängig davon, ob die in diesem Rahmen erstellten Prüfungsberichte veröffentlicht werden oder nicht.~~

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 9

(angepasst)

⇒ neu

- (10) Damit die durchgängige und solide Beaufsichtigung der Dienstleistung in ganz Europa gewährleistet ist, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden über ausreichend Unabhängigkeit und Mittel verfügen. ☒ Dies ☒ ~~Diese Unabhängigkeit sollte diese Behörden~~ ☒ eine nationale Aufsichtsbehörde ☒ nicht daran hindern, ⇒ Teil einer für mehrere regulierte Sektoren zuständigen Regulierungsbehörde zu sein, sofern diese die Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt, oder sich hinsichtlich ihrer Organisation mit der nationalen Wettbewerbsbehörde zusammenschließen. ⇐ ~~ihre Aufgaben innerhalb eines administrativen Rahmens wahrzunehmen.~~

↓ neu

- (11) Durch die Finanzierung der nationalen Aufsichtsbehörden sollte ihre Unabhängigkeit gewährleistet und ihnen ermöglicht werden, im Einklang mit den Grundsätzen der Fairness, Transparenz, Diskriminierungsfreiheit und Verhältnismäßigkeit zu arbeiten. Geeignete Verfahren für die Ernennung von Personal sollten dazu beitragen, die Unabhängigkeit der nationalen Aufsichtsbehörden zu gewährleisten, indem insbesondere sichergestellt wird, dass die Ernennung von Personen, die für strategische Entscheidungen zuständig sind, von einer Behörde vorgenommen wird, die keine direkten Eigentumsrechte an Anbietern von Flugsicherungsdiensten ausübt.

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 10

(angepasst)

⇒ neu

- (12) Den nationalen Aufsichtsbehörden kommt bei der ~~Umsetzung~~ ☒ Verwirklichung ☒ des einheitlichen europäischen Luftraums eine Schlüsselrolle zu, ~~und die Kommission sollte daher die Zusammenarbeit zwischen ihnen erleichtern,~~ ⇒ weshalb sie zusammenarbeiten sollten ⇐, um den Austausch ~~bewährter Praktiken~~ ⇒ von Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze, bewährte Vorgehensweisen und Verfahren sowie in Bezug auf die Anwendung dieser Verordnung ⇐ zu ermöglichen und ~~um~~ einen gemeinsamen Ansatz zu entwickeln, auch durch ☒ eine ☒ verstärkte Zusammenarbeit auf regionaler Ebene. Diese Zusammenarbeit sollte regelmäßig stattfinden.

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 6

~~Es ist Aufgabe der Mitgliedstaaten, die sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu überwachen und die Einhaltung der auf Gemeinschaftsebene festgelegten gemeinsamen Anforderungen durch die Flugsicherungsorganisationen zu kontrollieren.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 7

~~Den Mitgliedstaaten sollte gestattet werden, anerkannte Organisationen, die über die fachliche Erfahrung verfügen, mit der Überprüfung der Einhaltung der auf Gemeinschaftsebene festgelegten gemeinsamen Anforderungen durch die Flugsicherungsorganisationen zu betrauen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 17
(angepasst)

~~Die Sozialpartner sollten bei allen Maßnahmen, die bedeutende Sozialauswirkungen haben, informiert und angemessen angehört werden. Darüber hinaus sollte auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene³⁴ eingesetzt wurde, gehört werden.~~

↕ neu

- (13) Die Zusammenarbeit zwischen den Anbietern für Flugverkehrsdienste ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Leistung des europäischen ATM-Systems und sollte gefördert werden. Die Mitgliedstaaten sollten in der Lage sein, Kooperationsmechanismen einzurichten, die nicht auf vordefinierte Formen der Zusammenarbeit und geografische Gebiete beschränkt sind.
- (14) Die Sicherheitszertifizierung von und die Sicherheitsaufsicht über Anbieter von Flugsicherungsdiensten werden von den zuständigen nationalen Behörden oder von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) gemäß den Anforderungen und Verfahren der Verordnung (EU) 2018/1139 durchgeführt. Zusätzliche Anforderungen in Bezug auf finanzielle Solidität, Haftpflicht- und Versicherungsschutz sind für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten erforderlich und sollten Gegenstand eines Wirtschaftlichkeitszeugnisses sein. Ein Anbieter von Flugsicherungsdiensten sollte in der Union nur dann Dienste anbieten können, wenn er sowohl über ein Sicherheitszeugnis als auch über ein Wirtschaftlichkeitszeugnis verfügt.
- (15) Bei der Erbringung gleichwertiger Flugsicherungsdienste sollte es keine Diskriminierung zwischen Luftraumnutzern geben.
- (16) Exklusiv bereitgestellte Flugverkehrsdienste sollten Benennungsanforderungen und Mindestanforderungen zur Wahrung des öffentlichen Interesses unterliegen.
- (17) Anbieter von Flugverkehrsdiensten oder Flughafenbetreiber sollten unbeschadet der Sicherheitsanforderungen die Wahl haben, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS), Flugberatungsdienste (AIS), Flugverkehrsdatendienste (ADS), Wetterdienste (MET) oder Flugverkehrsdienste für den An- und Abflug zu Marktbedingungen in Auftrag zu geben, wenn sie der Auffassung sind, dass eine solche Auftragsvergabe Kosteneffizienzgewinne ermöglicht. Die Möglichkeit, auf eine solche

³⁴ ~~[ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27](#)~~

Auftragsvergabe zurückzugreifen, dürfte mehr Flexibilität ermöglichen und Innovationen bei der Dienstleistungsförderung fördern, ohne die spezifischen Bedürfnisse des Militärs in Bezug auf Vertraulichkeit, Interoperabilität, Systemresilienz, Datenzugang und ATM-Sicherheit zu beeinträchtigen.

- (18) Bei der Vergabe von Aufträgen über Flugverkehrsdienste für den An- und Abflug sollte weder die in dieser Verordnung festgelegte Gebührenregelung noch der mit der Anwendbarkeit dieser Regelung in Verbindung stehende Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁵ gelten.
- (19) Die Erbringung von Streckenflugverkehrsdiensten sollte organisatorisch von der Erbringung von CNS-, AIS-, ADS-, MET- und Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug getrennt werden, auch durch getrennte Rechnungsführung, um Transparenz zu gewährleisten und Diskriminierung, Quersubventionierung und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.
- (20) Gegebenenfalls sollte die Vergabe von Aufträgen über Flugsicherungsdienste im Einklang mit der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates³⁶ und der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates³⁷ erfolgen. Die nationalen Aufsichtsbehörden sollten sicherstellen, dass die Vergabeanforderungen für Flugsicherungsdienste erfüllt werden.
- (21) Das Verkehrsmanagement unbemannter Luftfahrzeuge erfordert die Verfügbarkeit gemeinsamer Informationsdienste. Zur Eindämmung der Kosten eines solchen Verkehrsmanagements, sollten die Preise für gemeinsame Informationsdienste auf den Kosten und einem angemessenen Gewinnaufschlag beruhen und der Genehmigung durch die nationalen Aufsichtsbehörden unterliegen. Um die Erbringung der Dienste zu ermöglichen, sollten die erforderlichen Daten von den Anbietern von Flugsicherungsdiensten zur Verfügung gestellt werden.
- (22) Da das Leistungssystem und die Gebührenregelung darauf abzielen, Flugsicherungsdienste, die zu anderen als Marktbedingungen erbracht werden, kosteneffizienter zu machen und eine bessere Qualität der Dienste zu fördern, sollten sie einschlägige und geeignete Anreize enthalten. Im Hinblick auf dieses Ziel sollten das Leistungssystem und die Gebührenregelung nicht für Dienste gelten, die unter Marktbedingungen erbracht werden.
- (23) Damit die erforderliche Aufsicht über das Leistungssystem und die Gebührenregelung größtmögliche Wirkung entfalten kann, sollte sie auf benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten als solche ausgerichtet sein.
- (24) Die Zuständigkeiten für die Aufsicht über das Leistungssystem und die Gebührenregelung sollten angemessen aufgeteilt werden.
- (25) Angesichts der grenzüberschreitenden und netzbezogenen Aspekte, die mit der Erbringung von Streckenflugsicherungsdiensten verbunden sind, und in Anbetracht der Tatsache, dass die Leistung folglich vor allem anhand unionsweiter Leistungsziele zu bewerten ist, sollte für die Bewertung und Genehmigung der Leistungspläne und Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste, die der gerichtlichen Überprüfung durch eine Berufungsinstanz und schließlich durch den Gerichtshof unterliegen, eine Einrichtung der

³⁵ Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte (ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11).

³⁶ Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

³⁷ Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

Union zuständig sein. Um sicherzustellen, dass die Aufgaben mit einem hohen Maß an Fachwissen und der erforderlichen Unabhängigkeit ausgeführt werden, sollte es sich bei dieser Unionseinrichtung um die Agentur handeln, die auch als Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body, PRB) fungiert und im Einklang mit den spezifischen in der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten Governance-Bestimmungen arbeitet. Angesichts ihrer Kenntnisse der örtlichen Gegebenheiten, die für die Bewertung von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug erforderlich sind, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden für die Bewertung und Genehmigung der Leistungspläne und Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug zuständig sein. Die Kostenaufteilung zwischen Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und den An- und Abflug erfolgt in einem einzigen Vorgang, der für beide Arten von Diensten relevant ist, und sollte daher der Aufsicht der Agentur in ihrer Funktion als PRB unterliegen.

- (26) Um so weit wie möglich sicherzustellen, dass die gesetzten Ziele wirksam erreicht werden, sollten die Entwürfe der Leistungspläne im Bereich der Flugsicherungsdienste für den Streckenflug und den An- und Abflug mit den entsprechenden unionsweiten Leistungszielen in Einklang stehen und bestimmte Qualitätskriterien erfüllen. Das Bewertungsverfahren sollte gewährleisten, dass Mängel rasch behoben werden.
- (27) Die Erbringung der Netzfunktionen sollte unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieser Funktionen spezifischen Kriterien unterliegen. Die Netzfunktionen sollten in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz Leistungszielen unterliegen.
- (28) Die Gebührenregelung sollte auf dem Grundsatz beruhen, dass die Luftraumnutzer die Kosten für die Erbringung der erhaltenen Dienste tragen sollten, dass aber nur Kosten berücksichtigt werden sollten, die mit diesem Dienst verbunden und nicht anderweitig abgedeckt sind. Die Kosten im Zusammenhang mit dem Netzmanager sollten in die festgestellten Kosten einbezogen werden, die den Luftraumnutzern in Rechnung gestellt werden können. Die Gebühren sollten so gestaltet sein, dass eine sichere, effiziente, wirksame und nachhaltige Erbringung von Flugsicherungsdiensten mit Blick auf ein hohes Sicherheitsniveau, Kosteneffizienz sowie die Erfüllung der Leistungsziele unterstützt und Anreize für eine integrierte Erbringung von Diensten sowie eine Verringerung der Umweltauswirkungen der Luftfahrt geschaffen werden.
- (29) Angesichts des grenzüberschreitenden Charakters des Luftverkehrs sollten auf Unionsebene Mechanismen für die Differenzierung der Gebühren eingerichtet werden, um bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus die Umweltleistung und die Qualität der Dienste zu verbessern, insbesondere durch die verstärkte Nutzung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe, eine höhere Kapazität und geringere Verspätungen. Die nationalen Aufsichtsbehörden sollten zudem die Möglichkeit haben, auf lokaler Ebene Mechanismen für An- und Abflugdienste einzurichten.
- (30) Um Anreize für Luftraumnutzer zu schaffen, insbesondere bei Überlastungen die kürzeste Strecke zu fliegen, sollte es möglich sein, einen gemeinsamen Gebührensatz für Streckendienste im gesamten einheitlichen europäischen Luftraum festzulegen. Die Festlegung eines solchen gemeinsamen Gebührensatzes sollte für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten ertragsneutral sein.
- (31) Es sollten Vorkehrungen getroffen werden, um sicherzustellen, dass die Rechnungslegung der Anbieter von Flugsicherungsdiensten transparent ist, um Quersubventionierungen und daraus resultierende Verzerrungen zu verhindern.
- (32) Die ATM-Netzfunktionen sollten zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems beitragen und die Verwirklichung der unionsweiten Leistungsziele unterstützen. Sie sollten

eine nachhaltige, effiziente und ökologisch optimale Nutzung des Luftraums und knapper Ressourcen gewährleisten, den operativen Erfordernissen beim Aufbau der europäischen ATM-Netzinfrastruktur Rechnung tragen und im Falle von Netzkrisensituationen Unterstützung leisten. Eine Reihe von Aufgaben, die zur Wahrnehmung dieser Funktionen beitragen, sollte von einem Netzmanager ausgeführt werden, in dessen Tätigkeit alle am Betrieb Beteiligten einbezogen werden sollten.

(33) Bei den im Rahmen des kooperativen Entscheidungsprozesses vom Netzmanager zu treffenden Entscheidungen sollten die Belange des Netzes Vorrang haben. Die am kooperativen Entscheidungsprozess beteiligten Parteien sollten ihr Handeln daher so weit wie möglich darauf ausrichten, die Funktionsweise und die Leistungsfähigkeit des Netzes zu verbessern. Die Verfahren für den kooperativen Entscheidungsprozess sollten den Belangen des Netzes gerecht werden und so beschaffen sein, dass Probleme gelöst und möglichst immer ein Konsens gefunden wird.

(34) Um die Kundenorientierung der Anbieter von Flugverkehrsdiensten zu stärken und die Möglichkeit der Luftraumnutzer zur Einflussnahme auf sie betreffende Beschlüsse auszubauen, sollten die Konsultation und die Einbeziehung der Beteiligten bei größeren operationellen Beschlüssen der Anbieter von Flugverkehrsdiensten effektiver gestaltet werden.

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 11
(angepasst)

~~Die mit Zeugnissen verknüpften Bedingungen sollten sachlich gerechtfertigt sowie diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein und den einschlägigen internationalen Normen entsprechen.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

~~In dem Bericht der hochrangigen Gruppe für den einheitlichen europäischen Luftraum vom November 2000 wurde bestätigt, dass es gemeinschaftlicher Regeln bedarf, mit denen die Regulierung einerseits und die Erbringung von Diensten andererseits voneinander getrennt werden, und dass es erforderlich ist, ein Zertifizierungssystem einzurichten, das insbesondere was die Sicherheit anbelangt auf die Wahrung öffentlicher Interessen abstellt, sowie die Gebührenverfahren zu verbessern.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 10

~~Unter Gewährleistung der Kontinuität des Dienstes sollte ein gemeinsames System für die Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen eingerichtet werden, in dessen Rahmen die Rechte und Pflichten dieser Organisationen festgelegt werden und die regelmäßige Überwachung der Erfüllung dieser Anforderungen erfolgt.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 12

~~Die Zeugnisse sollten von allen Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden, damit Flugsicherungsorganisationen Dienste in einem anderen Mitgliedstaat als dem Land, in dem das Zeugnis erteilt wurde, erbringen können, sofern die Sicherheitsanforderungen eingehalten werden.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 14

~~Zur Erleichterung der sicheren Durchführung des grenzüberschreitenden Flugverkehrs zwischen Mitgliedstaaten im Interesse der Luftraumnutzer und ihrer Fluggäste sollte das Zertifizierungssystem einen Rahmen schaffen, in dem die Mitgliedstaaten Dienstleister für Flugverkehrsdienste unabhängig davon benennen können, wo sie zertifiziert wurden.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 5

~~Die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß dieser Verordnung hängt mit der Ausübung von hoheitlichen Befugnissen zusammen, die keinen wirtschaftlichen Charakter aufweisen, der die Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrags rechtfertigen würde.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 13

~~Die Erbringung von Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdiensten sowie von Flugberatungsdiensten sollte unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale dieser Dienste und unter Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus zu Marktbedingungen organisiert werden.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 15

~~Auf der Grundlage einer von ihnen durchgeführten Analyse relevanter Sicherheitserwägungen sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, einen oder mehrere Dienstleister für Wetterdienste zu benennen, der diese Dienste in Bezug auf die Gesamtheit oder einen Teil des Luftraums in ihrem Zuständigkeitsbereich erbringt, ohne dass eine Ausschreibung durchgeführt werden muss.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 19

~~Die Gebührenbedingungen für die Luftraumnutzer sollten fair und transparent sein.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 20

~~Die Nutzergebühren sollten die Einrichtungen und Dienste, die von Flugsicherungsorganisationen und Mitgliedstaaten bereitgestellt werden, abgelden. Die Höhe der Nutzergebühren sollte unter~~

~~Berücksichtigung der Ziele der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten stehen.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 21

~~Bei der Erbringung gleichwertiger Flugsicherungsdienste sollte es keine Diskriminierung zwischen Luftraumnutzern geben.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 22

~~Flugsicherungsorganisationen stellen bestimmte Einrichtungen und Dienste bereit, die unmittelbar mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen in Verbindung stehen und deren Kosten sie nach dem Verursacherprinzip decken können sollten, so dass die Luftraumnutzer die von ihnen verursachten Kosten am Ort der Nutzung oder so ortsnah wie möglich tragen sollten.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 23

~~Es ist wichtig, für die Transparenz der Kosten zu sorgen, die bei solchen Einrichtungen oder Diensten anfallen. Daher sollten alle Änderungen des Gebührensystems oder der Gebührenhöhe den Luftraumnutzern erläutert werden. Von Flugsicherungsorganisationen geplante Änderungen oder Investitionen sollten im Rahmen eines Informationsaustauschs zwischen ihren Leitungsgremien und den Luftraumnutzern erläutert werden.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 24

~~Es sollte die Möglichkeit zu einer Differenzierung der Gebühren geben, die zu einer Maximierung der Kapazität des Gesamtsystems beiträgt. Finanzielle Anreize können ein nützliches Instrument zur beschleunigten Einführung boden- oder bordgestützter Ausrüstung zur Kapazitätserhöhung, zur Belohnung guter Leistungen und zum Ausgleich von Nachteilen bei der Wahl weniger vorteilhafter Streckenführungen sein.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 25

~~Im Kontext der zur Erzielung einer angemessenen Kapitalrentabilität beschafften Einnahmen und in direktem Zusammenhang mit den Einsparungen aus Effizienzsteigerungen sollte die Kommission die Möglichkeit prüfen, eine Reserve zu bilden, um die Auswirkungen einer plötzlichen Erhöhung der von den Luftraumnutzern verlangten Gebühren in Zeiten eines geringeren Luftverkehrsaufkommens zu verringern.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 26

~~Die Kommission sollte die Durchführbarkeit einer vorübergehenden Finanzhilfe für Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität des europäischen Flugverkehrskontrollsystems insgesamt prüfen.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 27

~~Die Festlegung und Erhebung von Gebühren für die Luftraumnutzung sollte von der Kommission unter Mitwirkung von Eurocontrol und nationaler Aufsichtsbehörden und Luftraumnutzern regelmäßig überprüft werden.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 8

~~Die Tätigkeit von Eurocontrol hat gezeigt, dass das Streckennetz und die Luftraumstruktur vernünftigerweise nicht isoliert weiterentwickelt werden können, da jeder einzelne Mitgliedstaat einen integralen Bestandteil des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) bildet, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 13

~~Es ist von wesentlicher Bedeutung, in Bezug auf Strecken und Sektoren zu einer gemeinsamen, harmonisierten Luftraumstruktur zu gelangen, der gegenwärtigen und künftigen Ordnung des Luftraums gemeinsame Prinzipien zugrunde zu legen und den Luftraum gemäß harmonisierten Regeln zu gestalten und zu verwalten.~~

↓ neu

(35) Die Verfügbarkeit einschlägiger Betriebsdaten ist von wesentlicher Bedeutung, um die flexible Erbringung von Flugverkehrsdatendiensten auf grenzüberschreitender und unionsweiter Ebene zu ermöglichen. Daher sollten diese Daten den einschlägigen Interessenträgern, auch potenziellen neuen Anbietern von Flugverkehrsdatendiensten, zur Verfügung gestellt werden. Die Genauigkeit der Informationen unter anderem über den Luftraumstatus und spezifische Luftverkehrssituationen und ihre rechtzeitige Weitergabe an zivile und militärische Kontrollstellen wirken sich direkt auf die Sicherheit und die Effizienz des Flugbetriebs aus. Rechtzeitiger Zugang zu aktuellen Informationen über den Luftraumstatus ist entscheidend für alle Parteien, die die zum Zeitpunkt der Einreichung oder erneuten Einreichung ihres Flugplans verfügbaren Luftraumstrukturen nutzen wollen.

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 16

~~Flugsicherungsorganisationen sollten durch geeignete Vereinbarungen eng mit militärischen Stellen zusammenarbeiten, die für Aktivitäten zuständig sind, die sich auf den allgemeinen Flugverkehr auswirken können.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 17

~~Die Rechnungslegung aller Flugsicherungsorganisationen sollte eine größtmögliche Transparenz bieten.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 18

~~Die Einführung harmonisierter Grundsätze und Bedingungen für den Zugang zu Betriebsdaten sollte die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die Betriebsabläufe der Luftraumnutzer und Flughäfen in einem neuen Umfeld erleichtern.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 9

~~Der obere Luftraum sollte für den allgemeinen Flugverkehr im Streckenflug schrittweise stärker integriert betrieben werden; die Schnittstelle zwischen dem oberen und dem unteren Luftraum sollte entsprechend festgelegt werden.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 10

~~Die Einrichtung eines europäischen Fluginformationsgebietes für den oberen Luftraum (European Upper Flight Information Region, EUIR), das sich im Rahmen des Geltungsbereichs dieser Verordnung auf den oberen Luftraum in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten erstreckt, sollte die gemeinsame Planung und Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen erleichtern und damit regionale Engpässe abbauen.~~

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 30
(angepasst)

⇒ neu

(36) Die Bereitstellung ~~moderner~~, vollständiger, hochwertiger und aktueller Luftfahrtinformationen hat erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit und einen erleichterten Zugang zum Luftraum der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ und der dortigen ⇒ Bewegungsmöglichkeiten ⇐ ~~Bewegungsfreiheit~~. ~~Unter Berücksichtigung des ATM-Masterplans sollte die Gemeinschaft die Initiative ergreifen, diesen Sektor in Zusammenarbeit mit Eurocontrol zu modernisieren, und sicherstellen, dass die Nutzer über einen einzigen öffentlichen Zugangspunkt auf diese Daten zugreifen können, womit eine moderne, benutzerfreundliche und validierte, integrierte Flugberatung ermöglicht wird.~~ ⇒ Der Zugang zu diesen Daten sollte durch eine geeignete Informationsinfrastruktur erleichtert werden. ⇐

↓ neu

(37) Die sichere und effiziente Nutzung des Luftraums kann nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den zivilen und den militärischen Luftraumnutzern erreicht werden, was in der Praxis im Wesentlichen auf der Grundlage des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung und einer wirksamen Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen gemäß den Vorgaben der ICAO erfolgt. Um die Anwendung dieses Konzepts zu

gewährleisten, sollten Regeln festgelegt werden, und die Kommission sollte ermächtigt werden, Maßnahmen vorzusehen, die eine stärkere Harmonisierung sicherstellen.

- (38) Das SESAR-Projekt zielt darauf ab, durch die Modernisierung des europäischen und globalen ATM-Systems die sichere, effiziente und ökologisch nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs zu ermöglichen. Damit es seine volle Wirksamkeit entfalten kann, sollte eine angemessene Koordinierung zwischen den einzelnen Phasen des Projekts sichergestellt werden. Der europäische ATM-Masterplan sollte aus der SESAR-Definitionsphase hervorgehen und zur Erreichung der unionsweit geltenden Leistungsziele beitragen.
- (39) Das Konzept der gemeinsamen Vorhaben sollte darauf abzielen, die im europäischen ATM-Masterplan genannten wesentlichen betrieblichen Änderungen, die sich auf das gesamte Netz auswirken, zeitgerecht, koordiniert und synchronisiert umzusetzen. Die Kommission sollte mit der Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse in Bezug auf die Finanzierung beauftragt werden, um die Einführung des SESAR-Projekts zu beschleunigen.
- (40) Durch die Einhaltung der Anforderungen an ATM-Systeme und -Komponenten gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 sollte die Interoperabilität dieser Systeme und Komponenten zugunsten des einheitlichen europäischen Luftraums gewährleistet werden.

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 11

~~Die Luftraumnutzer sehen sich unterschiedlichsten Bedingungen für den Zugang zum Luftraum der Gemeinschaft und für die Bewegungsfreiheit innerhalb dieses Luftraums gegenüber. Dies ist durch die fehlende Harmonisierung der Luftraumklassifizierung bedingt.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 12

~~Die Umstrukturierung des Luftraums sollte sich ungeachtet bestehender Grenzen nach betrieblichen Anforderungen richten. Es sollten gemeinsame allgemeine Grundsätze zur Errichtung einheitlicher funktionaler Luftraumblöcke in Absprache mit und auf der Grundlage technischer Beratung durch Eurocontrol aufgestellt werden.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 14

~~Das Konzept der flexiblen Nutzung des Luftraums sollte effizient angewandt werden; es ist notwendig, die Nutzung von Luftraumsektoren durch die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten hinsichtlich der Nutzung dieser Sektoren für den militärischen Einsatz und Ausbildungsbetrieb, besonders während der Spitzenzeiten des allgemeinen Flugverkehrs und in Lufträumen mit hoher Nutzungsdichte, zu optimieren. Hierzu ist es erforderlich, angemessene Ressourcen für eine wirksame Umsetzung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung zuzuweisen und hierbei sowohl zivilen als auch militärischen Erfordernissen Rechnung zu tragen.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 15

~~Die Mitgliedstaaten sollten sich bemühen, im Hinblick auf die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung über die nationalen Grenzen hinweg mit den benachbarten Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 16

~~Unterschiede bei der Organisation der Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen in der Gemeinschaft behindern das einheitliche und zeitnahe Luftraummanagement sowie die Einführung von Änderungen. Voraussetzung für den Erfolg des einheitlichen europäischen Luftraums ist eine wirksame Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen, und zwar unbeschadet der Vorrechte und Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten im Verteidigungsbereich.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 17

~~Der militärische Einsatz und Ausbildungsbetrieb sollte geschützt werden, wenn seine sichere und effiziente Durchführung durch die Anwendung gemeinsamer Grundsätze und Kriterien beeinträchtigt wird.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 18

~~Zur Verbesserung der Wirksamkeit der Verkehrsflussregelung sollten geeignete Maßnahmen eingeführt werden, mit denen bestehende Betriebsstellen, einschließlich der zentralen Verkehrsflussregelungsstelle von Eurocontrol (Central Flow Management Unit), bei der Sicherstellung eines effizienten Flugbetriebs unterstützt werden.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 7

~~Der Luftraum stellt eine beschränkte Ressource dar, deren optimale und effiziente Nutzung nur möglich ist, wenn die Erfordernisse aller Nutzer berücksichtigt werden und, wenn sie relevant sind, während der gesamten Entwicklung, Festlegung und Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums sowie im Ausschuss für den einheitlichen Luftraum Berücksichtigung finden.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 25

~~Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse³⁸ beschlossen werden.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 26

(angepasst)

~~Artikel 8 Absatz 2 der Standardgeschäftssordnung³⁹ für gemäß Artikel 7 Absatz 1 des Beschlusses 1999/468/EG eingerichtete Ausschüsse stellt eine Standardregelung dar, der zufolge der~~

³⁸ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

³⁹ ABl. C 38 vom 6.2.2001, S. 3.

~~Ausschussvorsitzende beschließen kann, Dritte zur Teilnahme an Sitzungen des Ausschusses einzuladen. Der Vorsitzende des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum sollte gegebenenfalls Vertreter von Eurocontrol einladen, als Beobachter oder Sachverständige an Sitzungen teilzunehmen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 18

~~Beteiligte wie Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer, Flughäfen, die Herstellerindustrie und Vertretungsorgane des Fachpersonals sollten die Möglichkeit haben, die Kommission hinsichtlich der technischen Aspekte der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums zu beraten.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 12

~~Es ist wünschenswert, den einheitlichen europäischen Luftraum auf europäische Drittländer auszudehnen, und zwar entweder im Rahmen der Beteiligung der Gemeinschaft an den Arbeiten von Eurocontrol nach dem Beitritt der Gemeinschaft zu Eurocontrol oder im Rahmen von Abkommen der Gemeinschaft mit diesen Ländern.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 13

~~Der Beitritt der Gemeinschaft zu Eurocontrol ist ein wichtiger Faktor für die Schaffung eines europaweiten einheitlichen Luftraums.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 14

~~Im Zuge der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollte die Gemeinschaft, wo dies angezeigt ist, für ein Höchstmaß an Abstimmung mit Eurocontrol sorgen, insbesondere um regelungsbezogene Synergien und aufeinander abgestimmte Konzepte sicherzustellen und Überschneidungen zwischen beiden Seiten zu vermeiden.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 15
(angepasst)

~~Nach den Schlussfolgerungen der hochrangigen Gruppe verfügt Eurocontrol über den geeigneten Sachverstand zur Unterstützung der Gemeinschaft bei ihrer Regulierungsaufgabe. Daher sollten Durchführungsvorschriften zu Aspekten, die in den Aufgabenbereich von Eurocontrol fallen, aufgrund dieser Organisation zu erteilender Aufträge ausgearbeitet werden, wobei die hierfür geltenden Bedingungen in die Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und Eurocontrol aufzunehmen sind.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 16

~~Die Ausarbeitung der zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums erforderlichen Maßnahmen bedarf einer umfassenden Anhörung der interessierten Kreise in Wirtschaft und Gesellschaft.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 8

~~Der reibungslose Betrieb des Luftverkehrssystems erfordert auch einheitliche, hohe Sicherheitsstandards der Flugsicherungsorganisationen.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 9

~~Es sollten Regelungen zur Harmonisierung der Zulassungssysteme für Fluglotsen eingeführt werden, um die Verfügbarkeit von Fluglotsen zu verbessern und die gegenseitige Anerkennung der Zulassungen zu fördern.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 28

~~Aufgrund der besonderen Schutzwürdigkeit von Informationen, die Flugsicherungsorganisationen betreffen, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden, unbeschadet der Einrichtung eines Systems zur Überwachung und Veröffentlichung des Leistungsniveaus von Dienstleistern, keine Informationen weitergeben, die unter das Geschäftsgeheimnis fallen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 19

~~Die Leistungen des gesamten Systems der Flugsicherungsdienste auf europäischer Ebene sollten unter gebührender Berücksichtigung der Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus einer regelmäßigen Bewertung unterzogen werden, um die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen zu überprüfen und neue Maßnahmen vorzuschlagen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 21

~~Die Auswirkungen der zur Durchführung dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen sollten anhand der von der Kommission regelmäßig vorzulegenden Berichte bewertet werden.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 19

~~Es ist wünschenswert, Überlegungen über die Ausweitung der für den oberen Luftraum geltenden Konzepte nach einem Zeitplan und entsprechenden Studien auf den unteren Luftraum anzustellen.~~

~~Diese Verordnung lässt die Befugnis der Mitgliedstaaten unberührt, Vorkehrungen in Bezug auf die Organisation ihrer Streitkräfte zu treffen. Aufgrund dieser Befugnis können die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass ihren Streitkräften ausreichend Luftraum für angemessene Ausbildungs- und Übungsmaßnahmen zur Verfügung steht. Es sollte daher eine Schutzklausel vorgesehen werden, damit diese Befugnis wahrgenommen werden kann.~~

- (41) Um technischen oder betrieblichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, insbesondere durch Änderung von Anhängen oder Ergänzung der Bestimmungen zum Netzmanagement, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen. Die Einzelheiten betreffend Inhalt und Umfang der einzelnen Befugnisübertragungen sind in den betreffenden Artikeln festgelegt. Beim Erlass delegierter Rechtsakte nach dieser Verordnung ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁴⁰ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (42) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, insbesondere im Hinblick auf die Modalitäten der Einstellungs- und Auswahlverfahren der nationalen Aufsichtsbehörden, die Bestimmungen über die Zertifizierung der Wirtschaftlichkeit von Anbietern von Flugsicherungsdiensten, die Bestimmungen zur Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung, insbesondere auf die Festlegung unionsweiter Leistungsziele, die Klassifizierung von Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und den An- und Abflug, die Kriterien und Verfahren für die Bewertung der Entwürfe der Leistungspläne und Leistungsziele von Anbietern von Luftverkehrsdiensten und Netzmanagern, die Überwachung der Leistung, die Bestimmungen über die Bereitstellung von Informationen über Kosten und Gebühren, den Inhalt und die Festlegung der Kostengrundlage für die Gebühren und die Festsetzung der Gebührensätze für Flugsicherungsdienste, die Anreizmechanismen und die Risikoteilungsmechanismen, die Benennung des Netzmanagers und die Bedingungen für eine solche Benennung, die Aufgaben des Netzmanagers und die dabei anzuwendenden Governance-Mechanismen, die Bestimmungen über die Wahrnehmung der Netzfunktionen, die Modalitäten der Konsultation von Beteiligten bei größeren operationellen Beschlüssen der Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die Anforderungen an die Verfügbarkeit von Betriebsdaten, die Zugangsbedingungen und die Festsetzung von Zugangspreisen, die

⁴⁰ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung, die Festlegung gemeinsamer Vorhaben und der in diesem Rahmen anwendbaren Governance-Mechanismen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴¹ ausgeübt werden.

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 11
(angepasst)

- (43) Die Sozialpartner sollten besser über alle Maßnahmen, die merkliche soziale Auswirkungen haben, informiert und dazu angehört werden. Auf ~~Gemeinschaftsebene~~ ☒ Unionsebene ☒ sollte auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission⁴² eingesetzt wurde, gehört werden.
-

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 20
(angepasst)

- (44) Die Strafmaßnahmen bei Verstößen gegen diese Verordnung ~~und gegen die in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.
-

↓ neu

- (45) Angesichts der rechtlichen Position des Königreichs Spanien in Bezug auf Hoheitsgewalt und Gerichtsbarkeit in dem Gebiet, in dem sich der Flughafen Gibraltar befindet, sollte diese Verordnung nicht für den Flughafen Gibraltar gelten.
-

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 24
(angepasst)

- (46) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die ~~Schaffung~~ ☒ Verwirklichung ☒ eines einheitlichen europäischen Luftraums, wegen der grenzüberschreitenden Dimension der Maßnahme auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher ~~unter Gewährleistung von Durchführungsvorschriften, die den örtlichen Besonderheiten Rechnung tragen,~~ besser auf ~~Gemeinschaftsebene~~ ☒ Unionsebene ☒ zu erreichen ist, kann die ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
-

⁴¹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

⁴² ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

↓ 550/2004

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 1

(angepasst)

⇒ neu

Artikel 1

Ziel ☒ **Gegenstand** ☒ **und Anwendungsbereich**

(1) ⇒ In dieser Verordnung werden die Vorschriften für die Einrichtung und das wirksame Funktionieren ☐ ~~Mit der Initiative~~ des einheitlichen europäischen Luftraums ⇒ festgelegt, um ☐ ~~wird das Ziel verfolgt,~~ die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu ~~verbessern~~ ☒ stärken ☒, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements (~~ATM~~) und der Flugsicherungsdienste (~~ANS~~) für den allgemeinen ~~Flugverkehr~~ ☒ Luftverkehr ☒ in Europa im Hinblick darauf zu steigern, den Anforderungen aller Luftraumnutzer zu entsprechen. ~~Dieser~~ ☒ Der ☒ einheitliche europäische Luftraum besteht aus einem zusammenhängenden europaweiten Netz ~~von Strecken,~~ ⇒ einem schrittweise stärker integrierten Luftraum sowie ☐ ~~Streckenmanagement~~ ☒ Netzmanagement-☒ und Flugverkehrsmanagementsystemen, ~~denen ausschließlich Sicherheits-, Effizienz- und technische Erwägungen~~ ⇒ deren Grundlage Sicherheit, Effizienz, ☐ ⇒ Interoperabilität und technologische Modernisierung ☐ zum Vorteil aller Luftraumnutzer ⇒, der Bürgerinnen und Bürger sowie der Umwelt bilden ☐ ~~zugrunde liegen. Im Rahmen der Verwirklichung dieses Ziels errichtet diese Verordnung einen harmonisierten Rechtsrahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2

(angepasst)

(2) Die Anwendung dieser Verordnung ~~und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ lässt die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und die Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen nach Maßgabe des Artikels ~~44~~ ~~13~~ unberührt. Diese Verordnung ~~und die in Artikel 3 genannten Maßnahmen erstrecken~~ ☒ erstreckt ☒ sich nicht auf militärische Einsätze oder militärische Übungen.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 3
(angepasst)

(3) Die Anwendung dieser Verordnung ~~und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ lässt die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 unberührt. In diesem Zusammenhang ~~besteht ein weiteres Ziel in den von dieser~~ zielt diese Verordnung darauf ab, in den von ihr erfassten Bereichen ~~darin~~, die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu unterstützen, die sich aus dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen wird und indem gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des Abkommens in dieser Verordnung und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend berücksichtigt werden.

↓ 550/2004

~~KAPITEL I~~

~~ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN~~

~~Artikel 1~~

~~Ziel und Geltungsbereich~~

~~(1) Im Geltungsbereich der Rahmenverordnung betrifft die vorliegende Verordnung die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum. Ziel dieser Verordnung ist die Festlegung gemeinsamer Anforderungen für eine sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gemeinschaft.~~

~~(2) Diese Verordnung gilt für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten für den allgemeinen Flugverkehr nach Maßgabe und im Rahmen des Geltungsbereichs der Rahmenverordnung.~~

↓ 551/2004

~~KAPITEL I~~

~~ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN~~

~~Artikel 1~~

~~Ziel und Geltungsbereich~~

~~(1) Im Geltungsbereich der Rahmenverordnung betrifft die vorliegende Verordnung die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum. Ziel dieser Verordnung ist die Unterstützung des Konzepts eines schrittweise stärker integriert betriebenen Luftraums im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und die Festlegung gemeinsamer Gestaltungs-, Planungs- und Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung einer effizienten und sicheren Durchführung des Flugverkehrsmanagements.~~

~~(2) Der Luftraum ist so zu nutzen, dass die Erbringung von Flugsicherungsdiensten als kohärentes und konsistentes Ganzes gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)⁴³ unterstützt wird.~~

↓ 551/2004 (angepasst)

⇒ neu

~~(4)(3) Unbeschadet des Artikels 10 gilt diese Diese~~ Verordnung gilt für den Luftraum innerhalb der ICAO-Regionen EUR und AFI, in dem die Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß der Flugsicherungsdienste-Verordnung zuständig sind. Die Mitgliedstaaten können die vorliegende Verordnung auch auf den in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Luftraum innerhalb anderer ICAO-Gebiete anwenden, sofern sie die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon unterrichten.

↓ 551/2004

~~(4) Die Fluginformationsgebiete (Flight Information Regions), die sich innerhalb des Luftraums befinden, für den diese Verordnung gilt, werden im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 1

~~(4) Es wird davon ausgegangen, dass die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen von Gibraltar den jeweiligen Rechtsstandpunkt des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland hinsichtlich der Streitigkeit über die Staatshoheit über das Gebiet, in dem der Flughafen gelegen ist, nicht berührt.“~~

↓ neu

(5) [Sollte die Verordnung vor Ablauf des Übergangszeitraums erlassen werden: Diese Verordnung gilt nicht für den Flughafen Gibraltar.]

(6) Sofern nichts anderes bestimmt ist, sind Bezugnahmen auf die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) so zu verstehen, dass sie sich auf die Agentur in ihrer Eigenschaft als Sicherheitsbehörde und nicht auf die für die Leistungsüberprüfung zuständige Behörde beziehen.

⁴³ Siehe Seite 10 dieses Amtsblatts.

↓ 549/2004 (angepasst)

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung ~~und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ gelten folgende Begriffsbestimmungen:

↓ 549/2004 (angepasst)

⇒ neu

~~(1) „Flugverkehrskontrolldienst“ bezeichnet einen Dienst, dessen Aufgabe es ist,~~

~~(1)(2)~~ „Flugplatzkontrolldienst“ bezeichnet den Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr.

~~(2)(3)~~ „Flugberatungsdienst“ bezeichnet einen innerhalb ~~des~~ ☒ eines ☒ festgelegten Versorgungsgebietes eingerichteten Dienst, der für die Bereitstellung von Luftfahrtinformationen und -daten zuständig ist, die für die sichere, geordnete und reibungslose Abwicklung von Flügen notwendig sind.

~~(3)(5)~~ „Flugsicherungsorganisation“ ☒ „Anbieter von Flugsicherungsdiensten“ ☒ bezeichnet eine öffentliche oder private Stelle, die ☒ einen oder mehrere ☒ Flugsicherungsdienste für den allgemeinen ~~Flugverkehr~~ ☒ Luftverkehr ☒ erbringt.

~~(4)(4)~~ „Flugsicherungsdienste ☒ (ANS) ☒“ bezeichnet Flugverkehrsdienste, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste ☒ (CNS) ☒, Flugwetterdienste ~~für die Flugsicherung~~ ☒ (MET), ☒ sowie Flugberatungsdienste ☒ (AIS) ☒ ~~⇒~~ und Flugverkehrsdatendienste (ADS). ↵

~~(5)(1)~~ „Flugverkehrskontrolldienst“ bezeichnet einen Dienst, dessen Aufgabe es ist,

a) Zusammenstöße zu verhindern

i) zwischen Luftfahrzeugen ~~untereinander und~~

ii) auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen ~~und~~

b) einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten;

↓ neu

(6) „Flugverkehrsdatendienste“ bezeichnet Dienste, die in der Erhebung, Aggregation und Integration betrieblicher Daten von Anbietern von Überwachungsdiensten, von Wetterdiensten (MET), Flugberatungsdiensten (AIS) und von Netzfunktionen sowie von anderen einschlägigen Stellen oder in der Bereitstellung verarbeiteter Daten zu Zwecken der Flugverkehrskontrolle und des Flugverkehrsmanagements bestehen.

(7) „Flugverkehrsfluss- und Kapazitätsmanagement (ATFCM)“ bezeichnet einen Dienst, der darauf abzielt, die Flugverkehrskontrolle vor Übererfüllung ihrer Vorgaben zu schützen und die Nutzung der verfügbaren Kapazitäten zu optimieren.

↓ 549/2004 (angepasst)

⇒ neu

~~(8)(9)~~ „Verkehrsflussregelung \boxtimes (ATFM) \boxtimes “ bezeichnet eine Funktion \Rightarrow oder einen Dienst \Leftarrow , die \boxtimes bzw. der \boxtimes mit dem Ziel eingerichtet wird, \Rightarrow über die gesamte Flugbahn \Leftarrow zu einem sicheren, geordneten und reibungslosen Verkehrsfluss beizutragen, indem sichergestellt wird, dass die Kapazität der Flugverkehrskontrolle so weit wie möglich ausgeschöpft wird und dass das Verkehrsaufkommen mit den Kapazitäten vereinbar ist, die die entsprechenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten angegeben haben.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2

Buchstabe b

⇒ neu

~~(9)(10)~~ „Flugverkehrsmanagement (ATM)“ bezeichnet die Zusammenfassung der bordseitigen und bodenseitigen Funktionen \Rightarrow oder Dienste \Leftarrow (Flugverkehrsdienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung), die für die sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen in allen Betriebsphasen erforderlich sind.

↓ 549/2004

~~(10)(11)~~ „Flugverkehrsdienste“ bezeichnet wechselseitige Fluginformationsdienste, Flugalarmdienste, Flugverkehrsberatungsdienste und Flugverkehrskontrolldienste (Bezirks-, Anflug- und Flugplatzkontrolldienste).

~~(11)(6)~~ „Luftraumblock“ bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen in Raum und Zeit, in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden.

~~(12)(7)~~ „Luftraummanagement“ bezeichnet eine Planungsfunktion, die vorrangig dem Zweck dient, die Nutzung des vorhandenen Luftraums durch dynamische Zeitzuteilung (Timesharing) und, zu bestimmten Zeiten, durch Trennung des Luftraums für verschiedene Kategorien von Luftraumnutzern auf der Grundlage kurzfristiger Erfordernisse zu maximieren.

↓ neu

(13) „Luftraumstruktur“ bezeichnet einen spezifischen Luftraumabschnitt, der mit dem Ziel festgelegt wird, den sicheren und optimalen Betrieb von Luftfahrzeugen zu gewährleisten.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
Buchstabe a (angepasst)

~~(14)(8)~~ „Luftraumnutzer“ bezeichnet die Betreiber von Luftfahrzeugen, die gemäß den im allgemeinen ~~Flugverkehr~~ Luftverkehr geltenden Regeln betrieben werden.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
Buchstabe g

~~(15)(23b)~~ „Flugalarmdienst“ bezeichnet die Bereitstellung eines Dienstes zur Unterrichtung der entsprechenden Organisationen über Luftfahrzeuge, die Hilfe von Such- und Rettungsdiensten benötigen, sowie ggf. zur Unterstützung derartiger Organisationen.

↓ 549/2004
⇒ neu

~~(16)(13)~~ „Anflugkontrolldienst“ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für ankommende oder abfliegende kontrollierte Flüge.

~~(17)(12)~~ „Bezirkskontrolldienst“ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für kontrollierte Flüge in ⇒ Kontrollbezirken ← ~~einem Luftraumblock~~.

↓ neu

(18) „Basiswert“ bezeichnet einen Schätzwert, der für die Zwecke der Festlegung von Leistungszielen und in Bezug auf die festgestellten Kosten oder festgestellten Kosten je Leistungseinheit im Jahr vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums bestimmt wird.

(19) „Benchmark-Gruppe“ bezeichnet eine Gruppe von Anbietern von Flugverkehrsdiensten mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld.

(20) „aufgeschlüsselter Wert“ bezeichnet den Wert, der für einen bestimmten Anbieter von Flugverkehrsdiensten ermittelt wird, indem ein unionsweit geltendes Leistungsziel auf jeden Anbieter von Flugverkehrsdiensten aufgeschlüsselt wird, und der als Referenzwert für die Bewertung der Übereinstimmung des im Leistungsplanentwurf festgelegten Leistungsziels mit dem unionsweit geltenden Leistungsziel dient.

↓ 549/2004

~~(14) „Dienstebündel“ bezeichnet zwei oder mehr Flugsicherungsdienste~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2

Buchstabe d (angepasst)

⇒ neu

~~(21)(15)~~ „Zeugnis“ bezeichnet eine von ~~der Agentur, einer zuständigen nationalen Behörde~~ ~~⇒~~ oder einer nationalen Aufsichtsbehörde ~~in beliebiger Form gemäß einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ausgestellte Urkunde, mit der bescheinigt wird, dass ein Anbieter von Flugverkehrsmanagement- und eine Flugsicherungsorganisation~~ ~~⇒~~ ~~Flugsicherungsorganisation~~ ~~⊗~~ Flugsicherungsdiensten ~~⊗~~ die Anforderungen für die Erbringung eines bestimmten Dienstes erfüllt.

↓ neu

(22) „Gemeinsamer Informationsdienst (CIS)“ bezeichnet einen Dienst, der in der Erhebung statischer und dynamischer Daten und ihrer Verbreitung besteht, um die Erbringung von Diensten für das Verkehrsmanagement von unbemannten Luftfahrzeugen zu ermöglichen.

↓ 549/2004

~~(23)(16)~~ „Kommunikationsdienste“ bezeichnet feste und bewegliche Flugfernmeldedienste zur Sicherstellung von Boden/Boden-, Bord/Boden- und Bord/Bord-Kommunikationsverbindungen für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle.

~~(18) „Betriebskonzept“ bezeichnet die Kriterien für den betrieblichen Einsatz des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes oder von Teilen davon.~~

~~(24)(19)~~ „Komponenten“ bezeichnet sowohl materielle Objekte wie Geräte als auch immaterielle Objekte wie Software, von denen die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) abhängt.

↓ neu

(25) „Kontrollbezirk“ bezeichnet einen kontrollierten Luftraum, der sich von einer festgelegten Begrenzung oberhalb der Erde an nach oben erstreckt.

(26) „kooperative Entscheidungsfindung“ bezeichnet einen Prozess, bei dem Entscheidungen auf der Grundlage eines Austauschs und einer Konsultation mit den Mitgliedstaaten, den am Betrieb Beteiligten und gegebenenfalls weiteren Akteuren getroffen werden.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2

Buchstabe j (angepasst)

⇒ neu

~~(27)(41)~~ „grenzübergreifende Dienste“ bezeichnet ~~Fälle, in denen~~ Flugsicherungsdienste ~~☒~~, die ~~☒~~ in einem Mitgliedstaat von einem ~~Dienstleister~~ ☒ Diensteanbieter ☒ erbracht werden, ⇒ der seinen Hauptgeschäftssitz in einem anderen Mitgliedstaat hat ~~☐~~ ~~dem in einem anderen Mitgliedstaat ein Zeugnis ausgestellt wurde.~~

↓ neu

(28) „Erklärung“ bezeichnet für die Zwecke des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste eine Erklärung im Sinne von Artikel 3 Nummer 10 der Verordnung (EU) 2018/1139.

(29) „Streckenflugsicherungsdienste“ bezeichnet Flugverkehrsdienste im Zusammenhang mit der Kontrolle eines Luftfahrzeugs vom Ende des Starts und des Steigflugs zu Beginn des Streckenflugs bis zur Einleitung der Anflug- und Landephase und die zugrundeliegenden Flugsicherungsdienste, die für die Erbringung von Streckenflugverkehrsdiensten erforderlich sind.

(30) „Streckengebührenzone“ bezeichnet einen vom Boden bis einschließlich zum oberen Luftraum reichenden Luftraumabschnitt, in dem Streckenflugsicherungsdienste erbracht werden und für den eine einzige Kostengrundlage gilt.

↓ 549/2004 (angepasst)

~~(31)(20)~~ „Eurocontrol“ bezeichnet die Europäische Organisation für ☒ Flugsicherung ☒ ~~die Sicherung der Luftfahrt~~, die durch das Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960⁴⁴ gegründet wurde.

~~(32)(17)~~ „Europäisches Flugverkehrsmanagementnetz“ bezeichnet die Gesamtheit der in Anhang I VIII Nummer 3.1 der Verordnung (EU) 2018/1139 ~~(EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)~~⁴⁵ aufgeführten Systeme, die die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ ermöglichen; darin eingeschlossen sind die Schnittstellen an Grenzen zu Drittländern.

⁴⁴ ~~Übereinkommen geändert durch das Änderungsprotokoll vom 12. Februar 1981 und revidiert durch das Protokoll vom 27. Juni 1997.~~

⁴⁵ ~~Siehe Seite 23 dieses Amtsblatts.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
Buchstabe c (angepasst)

~~(33)(13a)~~ „~~☒~~ Europäischer ~~☒~~ ATM-Masterplan“ bezeichnet den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates⁴⁶ gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates⁴⁷ ~~vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)~~ gebilligten Plan ~~☒~~ in der geänderten Fassung ~~☒~~ .

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
Buchstabe f
⇒ neu

(34)~~(22)~~ „Flexible Luftraumnutzung“ bezeichnet ein Konzept für das Luftraummanagement, das ⇒ auf dem Grundsatz beruht, dass Lufträume nicht als entweder rein zivile oder rein militärische Lufträume ausgewiesen werden sollten, sondern vielmehr als ein zusammenhängender Luftraum anzusehen sind, in dem die Erfordernisse aller Nutzer weitestgehend Berücksichtigung finden ⇐ ~~im Gebiet der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz gemäß der Eurocontrol Veröffentlichung "Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace" (1. Ausgabe vom 5. Februar 1996) angewendet wird.~~

↓ 549/2004

~~(23) „Fluginformationsgebiet“ bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen, in dem Fluginformationsdienste und Flugalarmdienste erbracht werden.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
Buchstabe g

(35)~~(23a)~~ „Fluginformationsdienst“ bezeichnet die Bereitstellung eines Dienstes zur Erteilung von Hinweisen und Informationen, die für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zweckdienlich sind.

⁴⁶ ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

⁴⁷ Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) (ABl. L 064 vom 2.3.2007, S. 1).

↓ 549/2004

~~(24) „Flugfläche“ bezeichnet eine Fläche konstanten Luftdrucks, die auf den Druckwert 1013,2 Hektopascal bezogen und durch bestimmte Druckabstände von anderen derartigen Flächen getrennt ist.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
Buchstabe h

~~(25) „Funktionaler Luftraumblock“ bezeichnet einen nach betrieblichen Anforderungen und ungeachtet des Verlaufs von Staatsgrenzen festgelegten Luftraumblock, in dem die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die damit zusammenhängenden Funktionen leistungsbezogen und optimiert sind um in jedem funktionalen Luftraumblock eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Flugsicherungsorganisationen und gegebenenfalls einem integrierten Anbieter einzuführen.~~

↓ 549/2004 (angepasst)

⇒ neu

(36)~~(26)~~ „Allgemeiner ~~Flugverkehr~~ ☒ Luftverkehr ☒“ bezeichnet alle Bewegungen von zivilen Luftfahrzeugen sowie alle Bewegungen von Staatsluftfahrzeugen (einschließlich Luftfahrzeugen der Streitkräfte, des Zolls und der Polizei), soweit diese Bewegungen nach den Verfahren der ☒ Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), gegründet durch das Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 ☒ ~~ICAO~~ erfolgen.

~~(27) „ICAO“ bezeichnet die mit dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 gegründete Internationale Zivilluftfahrt-Organisation.~~

(37)~~(28)~~ „Interoperabilität“ bezeichnet eine Gesamtheit von funktionalen, technischen und betrieblichen Eigenschaften, die für Systeme und Komponenten des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes und für die Verfahren für dessen Betrieb vorgeschrieben sind, um dessen sicheren, nahtlosen und effizienten Betrieb zu ermöglichen. ~~Interoperabilität wird dadurch erzielt, dass bei Systemen und Komponenten für die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gesorgt wird.~~

(38)~~(29)~~ „Wetterdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die ~~die Luftfahrt~~ ☒ Luftfahrzeuge ☒ mit ⇒ den für die Navigation erforderlichen ⇐ Wettervorhersagen, ⇒ Warnhinweisen, ⇐ ~~Wettermeldungen~~ ☒ Wetterbriefings ☒ und Wetterbeobachtungen sowie mit ~~anderen~~ ☒ sonstigen ☒ Wetterinformationen und -daten versorgen, die von Staaten für Luftfahrtzwecke bereitgestellt werden.

↓ neu

(39) „zuständige nationale Behörde“ bezeichnet die Stelle(n) im Sinne des Artikels 3 Nummer 34 der Verordnung (EU) 2018/1139.

(40) „nationale Aufsichtsbehörde“ bezeichnet die nationale Stelle bzw. nationalen Stellen, die von einem Mitgliedstaat mit den Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung betraut wurde(n), mit Ausnahme der Aufgaben, die von der zuständigen nationalen Behörde wahrgenommen werden.

↓ 549/2004

~~(41)(30)~~ „Navigationsdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die Luftfahrzeuge mit Positions- und Zeitinformationen versorgen.

↓ neu

(42) „Netzkrisensituation“ bezeichnet einen Zustand, bei dem keine Flugverkehrsmanagement- und Flugsicherungsdienste auf dem erforderlichen Niveau erbracht werden können und der einen schwerwiegenden Verlust von Netzkapazität oder ein schwerwiegendes Ungleichgewicht zwischen Netzkapazität und Nachfrage oder einen schwerwiegenden Ausfall des Informationsflusses in einem oder mehreren Teilen des Netzes in Folge ungewöhnlicher und unvorhergesehener Umstände nach sich zieht.

(43) „Netzmanager“ bezeichnet die Stelle, die mit den Aufgaben betraut ist, die erforderlich sind, um gemäß Artikel 27 zur Wahrnehmung der in Artikel 26 genannten Netzfunktionen beizutragen.

↓ 549/2004 (angepasst)

⇒ neu

~~(44)(31)~~ „Betriebsdaten“ bezeichnet die Informationen in allen Flugphasen, die von ~~Flugsicherungsorganisationen~~ Anbietern von Flugsicherungsdiensten , Luftraumnutzern, Flughafenbetreibern und anderen Beteiligten für betriebliche ~~Entscheidungen~~ ⇒ Zwecke ⇐ benötigt werden.

~~(32) „Verfahren“ bezeichnet im Rahmen der Interoperabilitäts-Verordnung eine Standardmethode für den technischen oder betrieblichen Einsatz von Systemen im Zusammenhang mit vereinbarten und validierten Betriebskonzepten, die eine einheitliche Anwendung im gesamten europäischen Flugverkehrsmanagementnetz erfordern.~~

↓ neu

(45) „Leistungsplan“ bezeichnet einen Plan, der je nach Sachlage von den Anbietern von Flugverkehrsdiensten und dem Netzmanager erstellt oder angenommen wird und darauf abzielt, die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen zu verbessern.

↓ 549/2004

~~(46)(33)~~ „Indienststellung“ bezeichnet die erste betriebliche Nutzung nach der anfänglichen Installation oder nach einer Umrüstung eines Systems.

~~(47)(34)~~ „Streckennetz“ bezeichnet ein Netz festgelegter Strecken zur Kanalisierung des allgemeinen Flugverkehrs, wie dies für die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten erforderlich ist.

~~(35)~~ „Streckenführung“ bezeichnet den ausgewählten Streckenverlauf, dem ein Luftfahrzeug während des Fluges folgen muss.

~~(36)~~ „Nahtloser Betrieb“ bezeichnet den Betrieb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes in der Weise, dass das Netz aus Nutzersicht wie eine einzige Einheit arbeitet.

↓ neu

(48) „SESAR-Definitionsphase“ bezeichnet die Phase, die die Festlegung und Aktualisierung der langfristigen Vision des SESAR-Projekts, des zugehörigen Betriebskonzepts zur Ermöglichung von Verbesserungen in jeder Flugphase, der erforderlichen wesentlichen betrieblichen Änderungen innerhalb des Europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes und der erforderlichen Entwicklungs- und Errichtungsprioritäten umfasst.

(49) „SESAR-Errichtungsphase“ bezeichnet die aufeinanderfolgenden Phasen der Industrialisierung und Einführung, in denen folgende Tätigkeiten durchgeführt werden: Normung, Entwicklung und Zertifizierung von Boden- und Bordausrüstung und Verfahren, die für die Umsetzung von SESAR-Lösungen (Industrialisierung) erforderlich sind; sowie Auftragsvergabe, Installation und Indienststellung von Ausrüstungen und Systemen auf der Grundlage von SESAR-Lösungen, einschließlich der zugehörigen Betriebsverfahren (Einführung).

(50) „SESAR-Entwicklungsphase“ bezeichnet die Phase, in der Forschungs-, Entwicklungs- und Validierungstätigkeiten zur Bereitstellung ausgereifter SESAR-Lösungen durchgeführt werden.

(51) „SESAR-Projekt“ bezeichnet das Vorhaben zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa, mit dem der Union eine leistungsfähige, standardisierte und interoperable Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement zur Verfügung gestellt werden soll und das aus einem Innovationszyklus besteht, der die SESAR-Definitionsphase, die SESAR-Entwicklungsphase und die SESAR-Errichtungsphase umfasst.

(52) „SESAR-Lösung“ bezeichnet ein anwendbares Ergebnis der SESAR-Entwicklungsphase, mit dem neue oder verbesserte standardisierte und interoperable Betriebsverfahren oder Technologien eingeführt werden.

↓ 549/2004

(53)~~(28)~~ „Überwachungsdienste“ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die zur Ermittlung der jeweiligen Position von Luftfahrzeugen verwendet werden, um so eine sichere Staffelung zu ermöglichen.

(54)~~(29)~~ „System“ bezeichnet die Zusammenfassung bord- und bodengestützter Komponenten sowie weltraumgestützte Ausrüstungen; es bietet Unterstützung für Flugsicherungsdienste in allen Flugphasen.

↓ neu

(55) „Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug“ bezeichnet Flugplatzkontrolldienste oder Flugplatz-Fluginformationsdienste, die Flugverkehrsberatungs- und Flugalarmdienste sowie Flugverkehrsdienste im Zusammenhang mit dem An- und Abflug von Luftfahrzeugen in einer bestimmten Entfernung vom betreffenden Flughafen umfassen, die zur Erfüllung betrieblicher Anforderungen und der zugrundeliegenden Flugsicherungsdienste erforderlich sind.

(56) „An- und Abfluggebührenzone“ bezeichnet einen Flughafen oder eine Gruppe von Flughäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, an denen Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug erbracht werden und für die eine einzige Kostengrundlage gilt.

↓ 549/2004

(57)~~40~~ „Umrüstung“ bezeichnet Änderungsarbeiten, die eine Änderung der betrieblichen Merkmale eines Systems bewirken.

↓ 549/2004

~~Artikel 3~~

~~Tätigkeitsbereiche der Gemeinschaft~~

~~(1) Mit dieser Verordnung wird ein harmonisierter Rechtsrahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums in Verbindung mit~~

~~a) der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum (Luftraum-Verordnung)⁴⁸;~~

~~b) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)⁴⁹ und~~

⁴⁸ Siehe Seite 20 dieses Amtsblatts.

⁴⁹ Siehe Seite 10 dieses Amtsblatts.

~~e) der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (Interoperabilitäts-Verordnung)⁵⁰~~

~~sowie in Verbindung mit den Durchführungsvorschriften festgelegt, die von der Kommission auf der Grundlage der vorliegenden Verordnung und der vorstehend genannten Verordnungen erlassen werden.~~

~~(2) Die in Absatz 1 genannten Maßnahmen gelten vorbehaltlich der Bestimmungen dieser Verordnung.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 3

(angepasst)

⇒ neu

KAPITEL II

⊗ NATIONALE AUFSICHTSBEHÖRDEN ⊗

Artikel ~~34~~

⊗ Benennung, Errichtung und Anforderungen in Bezug auf ⊗ Nationale Aufsichtsbehörden

(1) Die Mitgliedstaaten benennen oder errichten gemeinsam oder einzeln eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde aufgrund dieser Verordnung ~~und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ übertragen werden.

~~(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden sind von den Flugsicherungsorganisationen unabhängig. Diese Unabhängigkeit ist durch eine ausreichende Trennung — zumindest auf funktionaler Ebene — zwischen nationalen Aufsichtsbehörden und Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 3

⇒ neu

~~(3)~~(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden üben ihre Befugnisse unparteiisch, unabhängig und transparent aus. ~~Dies wird erreicht, indem entsprechende Verwaltungs- und Kontrollmechanismen angewandt werden, auch innerhalb der Regierungsstellen eines Mitgliedstaats.~~ ⇒ und werden entsprechend organisiert, mit Personal ausgestattet, verwaltet und finanziert. ⇐ ~~Dies hindert allerdings die nationalen Aufsichtsbehörden nicht daran, ihre Aufgaben innerhalb der Vorschriften für die Organisation einzelstaatlicher Zivilluftfahrtbehörden oder anderer staatlicher Stellen wahrzunehmen.~~

⁵⁰

Siehe Seite 26 dieses Amtsblatts.

(3) Unbeschadet des Absatzes 1 sind die nationalen Aufsichtsbehörden hinsichtlich ihrer Organisation, Arbeitsweise, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von jeder anderen öffentlichen oder privaten Stelle rechtlich getrennt und unabhängig.

Die nationalen Aufsichtsbehörden sind ferner im Hinblick auf ihre Organisation, Finanzierungsbeschlüsse, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von jedem Anbieter von Flugsicherungsdiensten unabhängig.

(4) Die Mitgliedstaaten können nationale Aufsichtsbehörden einrichten, die für mehrere regulierte Wirtschaftszweige zuständig sind, sofern diese integrierten Regulierungsstellen die in diesem Artikel genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllen. Die nationale Aufsichtsbehörde kann auch mit der in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates⁵¹ genannten nationalen Wettbewerbsbehörde organisatorisch verbunden sein, sofern die gemeinsame Stelle die in diesem Artikel genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt.

(5) Das Personal der nationalen Aufsichtsbehörden muss folgende Anforderungen erfüllen:

- a) es wird auf der Grundlage klarer und transparenter Verfahren eingestellt, die seine Unabhängigkeit gewährleisten;
- b) es wird auf der Grundlage der jeweiligen spezifischen Qualifikationen ausgewählt, einschließlich geeigneter Kompetenzen und einschlägiger Erfahrungen, oder muss einer angemessenen Fortbildung unterzogen werden.

Das Personal der nationalen Aufsichtsbehörden handelt unabhängig, indem es insbesondere Interessenkonflikte zwischen der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vermeidet.

(6) Zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 5 werden Personen, die für strategische Entscheidungen zuständig sind, von einer Stelle des betreffenden Mitgliedstaats ernannt, die keine direkten Eigentumsrechte an Anbietern von Flugsicherungsdiensten ausübt. Die Mitgliedstaaten befinden darüber, ob diese Personen für einen festgelegten und verlängerbaren Zeitraum oder unbefristet ernannt werden, wobei eine Entlassung nur aus Gründen, die nicht mit ihren Entscheidungen zusammenhängen, zulässig ist. Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen dürfen bei der Wahrnehmung ihrer Funktionen für die nationale Aufsichtsbehörde keine Anweisungen von Regierungen oder anderen öffentlichen oder privaten Stellen einholen oder entgegennehmen und verfügen bei der Einstellung und Verwaltung des Personals über umfassende Entscheidungsgewalt.

Sie nehmen von jeglichen unmittelbaren oder mittelbaren Interessen Abstand, die als ihre Unabhängigkeit beeinträchtigend angesehen werden und die Wahrnehmung ihrer Funktionen beeinflussen könnten. Zu diesem Zweck geben sie jährlich eine Verpflichtungserklärung und eine Erklärung ihrer Interessen ab, in der sie alle unmittelbaren oder mittelbaren Interessen anführen.

Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen, Audits oder sonstige Funktionen mit direktem Bezug zu Leistungszielen oder zur Beaufsichtigung von Anbietern von Flugsicherungsdiensten übernehmen nach ihrer Tätigkeit bei der nationalen

⁵¹ Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 81 und 82 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln (ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1).

Aufsichtsbehörde für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren keine berufliche Position oder Verantwortung bei einem Anbieter von Flugsicherungsdiensten.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 3

(angepasst)

⇒ neu

~~(7)(4)~~ Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die nationalen Aufsichtsbehörden über die notwendigen finanziellen Ressourcen und Kapazitäten verfügen, um die ihnen im Rahmen dieser Verordnung zugewiesenen Aufgaben wirksam und fristgerecht zu erfüllen. ⇒ Die nationalen Aufsichtsbehörden verwalten ihr Personal auf der Grundlage ihrer eigenen Haushaltsmittel, die in angemessenem Verhältnis zu den in Artikel 4 genannten zu erfüllenden Aufgaben stehen. ⇐

↓ neu

(8) Ein Mitgliedstaat kann die Agentur in ihrer Funktion als Leistungsüberprüfungsgremium ersuchen, die Aufgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung, die in den Artikeln 14, 17, 19, 20, 21, 22 und 25 sowie in den in den Artikeln 18 und 23 genannten Durchführungsrechtsakten festgelegt sind, wahrzunehmen, für die nach dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten die nationale Aufsichtsbehörde dieses Mitgliedstaats zuständig ist.

Sobald die Agentur in ihrer Funktion als Leistungsüberprüfungsgremium ein solches Ersuchen annimmt, wird sie die für die in diesem Ersuchen genannten Aufgaben zuständige Aufsichtsbehörde, und die nationale Aufsichtsbehörde des ersuchenden Mitgliedstaats wird von der Zuständigkeit für diese Aufgaben befreit. Die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139, die sich auf die Agentur in ihrer Funktion als Leistungsüberprüfungsgremium beziehen, gelten für die Wahrnehmung dieser Aufgaben, einschließlich der Erhebung von Gebühren und Entgelten.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 3

⇒ neu

~~(9)(5)~~ Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Namen und Anschriften der nationalen Aufsichtsbehörden und etwaige Änderungen sowie diejenigen Maßnahmen mit, die sie getroffen haben, um ⇒ diesem Artikel ⇐ ~~den Absätzen 2, 3 und 4~~ nachzukommen.

↓ neu

(10) Die Kommission legt detaillierte Vorschriften fest, in denen die Modalitäten der in Absatz 5 Buchstaben a und b genannten Einstellungs- und Auswahlverfahren definiert sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 37 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1
(angepasst)

Artikel ~~42~~

Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden

(1) Die in Artikel ~~34~~ der ~~Rahmenverordnung~~ genannten nationalen Aufsichtsbehörden ~~gewährleisten eine angemessene Beaufsichtigung bei der Anwendung dieser Verordnung, insbesondere hinsichtlich des sicheren und effizienten Betriebs von Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit dem Luftraum erbringen, für den der Mitgliedstaat zuständig ist, der die betreffende Behörde benannt oder errichtet hat.~~

↓ neu

- a) führen die für die Ausstellung des in Artikel 6 genannten Wirtschaftlichkeitszeugnisses erforderlichen Tätigkeiten durch, einschließlich der Aufsicht über die Inhaber dieser Wirtschaftlichkeitszeugnisse;
 - b) überwachen die ordnungsgemäße Anwendung der Vergabeanforderungen gemäß Artikel 8 Absatz 6;
 - c) wenden das Leistungssystem und die Gebührenregelung gemäß den Artikeln 10 bis 17 und 19 bis 22 und den in den Artikeln 18 und 23 genannten Durchführungsrechtsakten im Rahmen ihrer in diesen Artikeln und Rechtsakten festgelegten Aufgaben an und überwachen die Anwendung der Verordnung in Bezug auf die Transparenz der Rechnungslegung der benannten Anbieter von Flugsicherungsdiensten gemäß Artikel 25.
- (2) Die nationalen Aufsichtsbehörden sind für die Prüfung und Genehmigung des festgesetzten Preises für die Bereitstellung des gemeinsamen Informationsdienstes gemäß Artikel 9 zuständig.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1
(angepasst)
⇒ neu

~~(3)(2) Zu diesem Zweck veranlasst jede nationale Aufsichtsbehörde führt die erforderlichen geeignete Inspektionen , Audits und andere Überwachungstätigkeiten durch, um etwaige Verstöße seitens der dieser Verordnung unterliegenden Stellen gegen die Anforderungen dieser Verordnung sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte festzustellen. und Erhebungen, um die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung zu überprüfen, einschließlich der Anforderungen an die personellen Mittel für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten.~~

Sie ergreift alle erforderlichen Durchsetzungsmaßnahmen, die gegebenenfalls die Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der von ihr gemäß Artikel 6 ausgestellten Wirtschaftlichkeitszeugnisse umfassen können.

Die betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten, Flughafenbetreiber und Anbieter gemeinsamer Informationsdienste halten die zu diesem Zweck von den nationalen Aufsichtsbehörden getroffenen Maßnahmen ein.

↓ neu

Artikel 5

Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden

(1) Die nationalen Aufsichtsbehörden tauschen Informationen aus und arbeiten im Rahmen des in Artikel 114a der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Beratungsausschusses für die Leistungsüberprüfung in einem Netzwerk zusammen.

(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden arbeiten, gegebenenfalls im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei Überwachungs- und Aufsichtsaufgaben sowie bei der Durchführung von Untersuchungen und Umfragen zusammen.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1

(angepasst)

⇒ neu

(3) ~~Im Falle funktionaler Luftraumblöcke, die sich über einen~~ ⇒ Die nationalen Aufsichtsbehörden erleichtern die Erbringung grenzüberschreitender Dienste durch Anbieter von Flugsicherungsdiensten, um die Leistungsfähigkeit des Netzes zu verbessern. Im Falle einer Erbringung von Flugsicherungsdiensten in einem ⇐ Luftraum, für den zwei oder mehr als ein Mitgliedstaat Mitgliedstaaten zuständig ist sind , schließen die betroffenen Mitgliedstaaten eine Vereinbarung über die ⇒ von ihnen gemäß dieser Verordnung durchzuführende Aufsicht über die betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten. ⇐ ~~in diesem Artikel vorgesehene Beaufsichtigung der Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit diesen funktionalen Luftraumblöcken erbringen.~~ ⇒ Die betroffenen nationalen Aufsichtsbehörden können einen Plan mit Details zur Umsetzung ihrer Zusammenarbeit im Hinblick auf die Durchführung dieser Vereinbarung erarbeiten. ⇐

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1

(4) ~~Im Falle funktionaler Luftraumblöcke, die sich über einen Luftraum erstrecken, für den mehr als ein Mitgliedstaat zuständig ist, schließen die betroffenen Mitgliedstaaten eine Vereinbarung über die in diesem Artikel vorgesehene Beaufsichtigung der Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit diesen funktionalen Luftraumblöcken erbringen. Diese Zusammenarbeit umfasst auch Regelungen für das Vorgehen in Fällen, in denen eine Nichteinhaltung der geltenden gemeinsamen Anforderungen nach Artikel 6 oder der Bedingungen nach Anhang II vorliegt.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1

~~(5) Im Fall einer grenzübergreifenden Erbringung von Flugsicherungsdiensten umfassen derartige Regelungen eine Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Aufsichtstätigkeit gemäß den Absätzen 1 und 2 sowie der Ergebnisse dieser Tätigkeit. Diese gegenseitige Anerkennung gilt auch dann, wenn in Bezug auf die Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden Regelungen für die Anerkennung getroffen werden.~~

↓ neu

(4) Im Fall einer Erbringung von Flugsicherungsdiensten in einem Luftraum, für den ein anderer Mitgliedstaat zuständig ist, sehen die in Absatz 3 genannten Vereinbarungen für alle Behörden die gegenseitige Anerkennung der in dieser Verordnung festgelegten Aufsichtstätigkeiten sowie der Ergebnisse dieser Tätigkeiten vor. Sie legen ferner fest, welche nationale Aufsichtsbehörde für das in Artikel 6 genannte Wirtschaftlichkeitszeugnis zuständig ist.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1

(angepasst)

⇒ neu

~~(6)~~(5) Wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist und im Hinblick auf die regionale Zusammenarbeit können die nationalen Aufsichtsbehörden auch ~~Regelungen~~ Vereinbarungen über betreffend die Aufteilung der Zuständigkeiten für die Aufsichtstätigkeit treffen. Sie teilen der Kommission diese Vereinbarungen mit.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1

~~Artikel 3~~

~~Qualifizierte Stellen~~

~~(1) Die nationalen Aufsichtsbehörden können entscheiden, qualifizierte Stellen, die die Anforderungen des Anhangs I erfüllen, ganz oder teilweise mit der Durchführung der in Artikel 2 Absatz 2 genannten Inspektionen und Erhebungen zu beauftragen.~~

~~(2) Eine derartige von einer nationalen Aufsichtsbehörde gewährte Übertragung der Durchführung gilt gemeinschaftsweit für einen verlängerbaren Zeitraum von drei Jahren. Die nationalen Aufsichtsbehörden können jede qualifizierte Stelle mit Sitz in der Gemeinschaft mit der Durchführung der genannten Inspektionen und Erhebungen beauftragen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

~~Artikel 10~~

~~Anhörung der Beteiligten~~

~~(1) Die Mitgliedstaaten, die gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, richten Anhörungsverfahren für eine angemessene Einbeziehung der Beteiligten, einschließlich der Vertretungsorgane des Fachpersonals, bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ein.~~

↓ 550/2004 (angepasst)

KAPITEL III

~~REGELN FÜR DIE ERBRINGUNG VON DIENSTEN~~

↓ 550/2004 (angepasst)

~~Artikel 6~~

~~Gemeinsame Anforderungen~~

~~Gemeinsame Anforderungen für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten werden nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren festgelegt. Die gemeinsamen Anforderungen umfassen folgende Punkte:~~

~~technische und betriebliche Fähigkeiten und Eignung;~~

~~Systeme und Verfahren für das Sicherheits- und Qualitätsmanagement;~~

~~Meldesysteme;~~

~~Qualität der Dienste;~~

~~Finanzkraft;~~

~~Haftung und Versicherungsschutz;~~

~~Eigentums- und Organisationsstruktur, einschließlich der Vermeidung von Interessenkonflikten;~~

~~Personal, einschließlich einer angemessenen Personalplanung;~~

~~Sicherheit.~~

~~Artikel 67~~

~~Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen~~ ☒ ~~Wirtschaftlichkeitszeugnis und Anforderungen an Anbieter von Flugsicherungsdiensten~~ ☒

~~(1) Die Erbringung jeglicher Flugsicherungsdienste in der Gemeinschaft unterliegt einer Zertifizierung durch die Mitgliedstaaten.~~

↓ 550/2004

~~(2) Die Anträge auf Zertifizierung sind bei der nationalen Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats zu stellen, in dem der Antragsteller seine Hauptbetriebsstätte und gegebenenfalls seinen eingetragenen Sitz hat.~~

↓ neu

(1) Die Anbieter von Flugsicherungsdiensten müssen zusätzlich zu den Zulassungen/Zeugnissen, die sie gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 benötigen, über ein Wirtschaftlichkeitszeugnis verfügen. Dieses Wirtschaftlichkeitszeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller eine ausreichende finanzielle Solidität nachgewiesen und eine angemessene Haftpflicht- und Versicherungsdeckung erlangt hat.

Das Wirtschaftlichkeitszeugnis nach diesem Absatz kann eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Voraussetzungen für die Erteilung und Aufrechterhaltung des Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

(2) Stellen, die über ein Wirtschaftlichkeitszeugnis nach Absatz 1 und eine Zulassung/ein Zeugnis nach Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 verfügen, sind berechtigt, unbeschadet des Artikels 7 Absatz 2 innerhalb der Union und zu nichtdiskriminierenden Bedingungen Flugsicherungsdienste für Luftraumnutzer zu erbringen.

(3) Das Wirtschaftlichkeitszeugnis nach Absatz 1 und die Zulassung/das Zeugnis nach Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 können an eine oder mehrere der in Anhang I aufgeführten Bedingungen geknüpft sein. Die Bedingungen müssen sachlich gerechtfertigt, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 36 zu erlassen, mit denen die Liste in Anhang I zu dem Zweck geändert wird, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und für eine belastbare Erbringung von Diensten zu sorgen.

(4) Die Zuständigkeit für die in diesem Artikel genannten Aufgaben in Bezug auf die Wirtschaftlichkeitszeugnisse liegt bei den nationalen Aufsichtsbehörden des Mitgliedstaats, in dem die das Wirtschaftlichkeitszeugnis beantragende natürliche oder juristische Person ihren Hauptgeschäftssitz hat oder – sofern diese Person keinen Hauptgeschäftssitz hat – ansässig oder niedergelassen ist. Werden Flugsicherungsdienste in einem Luftraum erbracht, für den zwei oder mehr Mitgliedstaaten zuständig sind, so sind die gemäß Artikel 5 Absatz 4 festgelegten nationalen Aufsichtsbehörden zuständig.

(5) Für die Zwecke von Absatz 1 leisten die nationalen Aufsichtsbehörden Folgendes:

a) Sie nehmen die an sie gerichteten Anträge entgegen und erteilen je nach Sachlage neue Wirtschaftlichkeitszeugnisse oder verlängern diese;

b) sie führen die Aufsicht über die Inhaber von Wirtschaftlichkeitszeugnissen.

(6) Die Kommission erlässt gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 Durchführungsbestimmungen zu den detaillierten Anforderungen an die finanzielle Solidität, insbesondere die Finanzkraft und die finanzielle Resilienz, sowie in Bezug auf die Haftpflicht- und Versicherungsdeckung. Zur Gewährleistung der einheitlichen Umsetzung und Einhaltung der

Absätze 1, 4 und 5 dieses Artikels erlässt die Kommission gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Bestimmungen bezüglich der Vorschriften und Verfahren für die Zertifizierung und die Durchführung der Untersuchungen, Inspektionen, Audits und anderen Überwachungstätigkeiten, die zur Gewährleistung einer effektiven Aufsicht durch die zuständige nationale Aufsichtsbehörde über die dieser Verordnung unterliegenden Stellen erforderlich sind.

↓ 550/2004

~~(3) Die nationalen Aufsichtsbehörden erteilen den Flugsicherungsorganisationen Zeugnisse, sofern diese die in Artikel 6 genannten gemeinsamen Anforderungen erfüllen. Zeugnisse können einzeln für jede Kategorie von Flugsicherungsdiensten gemäß der Definition in Artikel 2 der Rahmenverordnung oder für ein Bündel solcher Dienste erteilt werden; dies gilt auch für die Fälle, in denen eine Flugsicherungsorganisation ungeachtet ihres rechtlichen Status ihre eigenen Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme betreibt und instand hält. Die Zeugnisse werden regelmäßig überprüft.~~

~~(4) In den Zeugnissen sind die Rechte und Pflichten der Flugsicherungsorganisationen anzugeben, einschließlich des diskriminierungsfreien Zugangs zu Diensten für Luftraumnutzer, unter besonderer Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts. Die Zertifizierung kann lediglich an die in Anhang II genannten Bedingungen geknüpft werden. Die Bedingungen müssen sachlich gerechtfertigt, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein.~~

~~(5) Unbeschadet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im gesamten ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum oder einem Teil davon ohne Zertifizierung zulassen, wenn der Erbringer dieser Dienste diese in erster Linie für Luftfahrzeugbewegungen außerhalb des allgemeinen Flugverkehrs anbietet. In diesen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über seine Entscheidung und über die Maßnahmen, die zur Sicherstellung einer größtmöglichen Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen getroffen wurden.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 3

~~(7) Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen und der an die Zeugnisse geknüpften Bedingungen. Die Einzelheiten dieser Überwachung werden in die jährlichen Berichte aufgenommen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Rahmenverordnung vorlegen. Stellt eine nationale Aufsichtsbehörde fest, dass der Inhaber eines Zeugnisses diese Anforderungen oder Bedingungen nicht mehr erfüllt, so trifft sie unter Gewährleistung der Aufrechterhaltung der Dienste geeignete Maßnahmen unter der Bedingung, dass dadurch die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird. Diese Maßnahmen können den Entzug des Zeugnisses einschließen.~~

↓ 550/2004

~~(8) Ein Mitgliedstaat erkennt das in einem anderen Mitgliedstaat gemäß diesem Artikel erteilte Zeugnis an.~~

~~(9) Unter außergewöhnlichen Umständen können die Mitgliedstaaten den Zeitpunkt, zu dem sie diesem Artikel nachkommen, über die in Artikel 19 Absatz 2 genannte Frist hinaus um sechs~~

~~Monate verschieben. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission eine derartige Verlängerung unter Angabe der Gründe mit.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 4

⇒ neu

Artikel 7~~8~~

Benennung von ~~Dienstleistern für~~ Anbietern von Flugverkehrsdiensten

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf Ausschließlichkeitsbasis innerhalb bestimmter Luftraumblöcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich. Hierzu benennen die Mitgliedstaaten ~~einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste, der im Besitz eines in der Gemeinschaft gültigen Zeugnisses ist.~~ ⇒ einzeln oder gemeinsam einen oder mehrere Anbieter von Flugverkehrsdiensten. Die Anbieter von Flugverkehrsdiensten müssen folgende Bedingungen erfüllen: ⇐

↓ neu

- a) Sie müssen über eine gültige Zulassung/ein gültiges Zeugnis oder eine gültige Erklärung gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 und über ein Wirtschaftlichkeitszeugnis gemäß Artikel 6 Absatz 1 verfügen.
- b) Sie müssen die Anforderungen der nationalen Sicherheit und Verteidigung erfüllen.

Entscheidungen über die Benennung eines Anbieters von Flugverkehrsdiensten sind höchstens zehn Jahre gültig. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Benennung eines Anbieters von Flugverkehrsdiensten zu verlängern.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 4

(angepasst)

⇒ neu

~~(2) In Bezug auf die Erbringung grenzübergreifender Dienste sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Einhaltung des vorliegenden Artikels sowie von Artikel 10 Absatz 3 nicht dadurch verhindert wird, dass ihre innerstaatlichen Rechtssysteme vorschreiben, dass Dienstleister für Flugverkehrsdienste, die Dienste im Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betreffenden Mitgliedstaats erbringen,~~ ⇒ Die Benennung der Anbieter von Flugverkehrsdiensten darf nicht an Bedingungen geknüpft sein, wonach diese Anbieter ⇐

- a) unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum ~~dieses~~ ☒ des benennenden ☒ Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen sein müssen;
- b) ihre Hauptbetriebsstätte oder eingetragene Niederlassung im Hoheitsgebiet des ~~betreffenden~~ ☒ benennenden ☒ Mitgliedstaats haben müssen; ~~oder~~
- c) nur Einrichtungen in ~~diesem~~ ☒ dem benennenden ☒ Mitgliedstaat nutzen dürfen.

(3) Die Mitgliedstaaten legen die Rechte und Pflichten der benannten ⇒ einzel oder gemeinsam benannten ⇐ Dienstleister für Anbieter von Flugverkehrsdiensten fest. Die Pflichten können ⇒ müssen ⇐ Bedingungen für die zeitnahe Bereitstellung relevanter Informationen ☒ Daten ☒ umfassen, die zur Identifizierung aller Luftfahrzeugbewegungen im Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich geeignet sind.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 4

~~(4) Es liegt im Ermessen der Mitgliedstaaten, einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste auszuwählen, sofern dieser die in den Artikeln 6 und 7 genannten Anforderungen und Bedingungen erfüllt.~~

~~(5) In Bezug auf funktionale Luftraumböcke, die nach Artikel 9a festgelegt wurden und sich über den Luftraum im Zuständigkeitsbereich mehrerer Mitgliedstaaten erstrecken, benennen die betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 dieses Artikels spätestens einen Monat vor der Umsetzung des Luftraumblocks gemeinsam einen oder mehrere Dienstleister für Flugverkehrsdienste.~~

~~(4)(6)~~. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle im Rahmen dieses Artikels getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Benennung von Dienstleistern für Anbietern von Flugverkehrsdiensten innerhalb bestimmter Luftraumböcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.

↓ neu

Artikel 8

Bedingungen für die Erbringung von CNS-, AIS-, ADS-, MET- sowie von Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug

(1) Wenn dies zu Kosteneffizienzsteigerungen zugunsten der Luftraumnutzer führt, können die Anbieter von Flugverkehrsdiensten beschließen, CNS-, AIS-, ADS- oder MET-Dienste zu Marktbedingungen in Auftrag zu geben.

Wenn dies zu Kosteneffizienzsteigerungen zugunsten der Luftraumnutzer führt, gestatten die Mitgliedstaaten den Flughafensbetreibern, An- und Abflugdienste für die Flugplatzkontrolle zu Marktbedingungen in Auftrag zu geben.

Wenn dies zu Kosteneffizienzsteigerungen zugunsten der Luftraumnutzer führt, können die Mitgliedstaaten den Flughafensbetreibern oder der zuständigen nationalen Aufsichtsbehörde außerdem gestatten, Flugverkehrsdienste für die Anflugkontrolle zu Marktbedingungen in Auftrag zu geben.

(2) Die Vergabe von Dienstaufträgen zu Marktbedingungen muss auf der Grundlage gleicher, nichtdiskriminierender und transparenter Bedingungen im Einklang mit dem Unionsrecht, einschließlich der im Vertrag verankerten Wettbewerbsregeln, erfolgen. Die Ausschreibungsverfahren für die Vergabe der betreffenden Dienste müssen so gestaltet sein, dass die wirksame Teilnahme konkurrierender Anbieter an diesen Verfahren, auch durch regelmäßige Neuaufrufe zum Wettbewerb, ermöglicht wird.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Erbringung von Streckenflugdiensten und die Erbringung von CNS-, AIS-, ADS-, MET- sowie von

Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug organisatorisch voneinander getrennt sind und dass die Anforderung der getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 25 Absatz 3 erfüllt wird.

(4) Ein Anbieter von CNS-, AIS-, ADS-, MET- oder von Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug kann nur dann für die Erbringung von Diensten in einem Mitgliedstaat ausgewählt werden, wenn

- a) er über die entsprechenden Zulassungen/Zeugnisse gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 verfügt;
- b) er seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat;
- c) Mitgliedstaaten oder Staatsangehörige von Mitgliedstaaten zu mehr als 50 % am Eigentum des Diensteanbieters beteiligt sind und es tatsächlich kontrollieren, entweder unmittelbar oder mittelbar über ein oder mehrere zwischengeschaltete Unternehmen, sofern nicht ein Abkommen mit einem Drittstaat, dem die Union als Vertragspartei angehört, etwas anderes bestimmt;
- d) der Diensteanbieter die nationalen Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen erfüllt.

(5) Die Artikel 14, 17 und 19 bis 22 gelten nicht für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug, die nach einem Vergabeverfahren gemäß Absatz 1 Unterabsätze 2 und 3 benannt wurden. Diese Anbieter von Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug stellen der nationalen Aufsichtsbehörde und der Agentur in ihrer Funktion als PRB zu Überwachungszwecken Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten in den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz zur Verfügung.

(6) Die nationalen Aufsichtsbehörden stellen sicher, dass die Auftragsvergabe durch Anbieter von Flugverkehrsdiensten und Flughafenbetreiber nach Absatz 1 den Anforderungen des Absatzes 2 genügt, und wenden erforderlichenfalls Korrekturmaßnahmen an. Im Fall der Flugverkehrsdienste für den An- und Abflug sind sie für die Genehmigung der Ausschreibungsspezifikationen für An- und Abflugdienste zuständig, die auch Anforderungen an die Dienstqualität enthalten müssen. Die nationalen Aufsichtsbehörden verweisen Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Wettbewerbsregeln an die in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates genannte nationale Wettbewerbsbehörde.

Artikel 9

Erbringung gemeinsamer Informationsdienste

(1) Werden gemeinsame Informationsdienste erbracht, müssen die bereitgestellten Daten die Integrität und Qualität aufweisen, die für ein sicheres Flugverkehrsmanagement bei unbemannten Luftfahrzeugen notwendig sind.

(2) Der Preis für gemeinsame Informationsdienste basiert auf den festen und variablen Kosten für die Erbringung des betreffenden Dienstes und kann zusätzlich einen Aufschlag beinhalten, der das Risiko-Rendite-Verhältnis angemessen widerspiegelt.

Die Verbuchung der in Unterabsatz 1 genannten Kosten erfolgt getrennt von allen anderen Tätigkeiten des betreffenden Betreibers und wird öffentlich zugänglich gemacht.

(3) Der Anbieter gemeinsamer Informationsdienste setzt den Preis, vorbehaltlich der Prüfung und Genehmigung durch die betreffende nationale Aufsichtsbehörde, gemäß Absatz 2 fest.

(4) Für den Flugbetrieb in bestimmten Luftraumabschnitten, die von den Mitgliedstaaten für unbemannte Luftfahrzeuge ausgewiesen wurden, müssen die Anbieter von Flugsicherungsdiensten

relevante Betriebsdaten in Echtzeit zur Verfügung stellen. Anbieter gemeinsamer Informationsdienste dürfen diese Daten nur für die Zwecke der von ihnen erbrachten Dienste verwenden. Unbeschadet sicherheits- oder verteidigungspolitischer Interessen wird den Anbietern gemeinsamer Informationsdienste der Zugang zu relevanten Betriebsdaten diskriminierungsfrei eingeräumt.

Die Preise für den Zugang zu diesen Daten basieren auf den Grenzkosten für die Bereitstellung der Daten.

↓ 550/2004

~~Artikel 9~~

~~Benennung von Dienstleistern für Wetterdienste~~

~~(1) Die Mitgliedstaaten können einen Dienstleister für Wetterdienste benennen, der die Gesamtheit oder einen Teil der Wetterdaten auf ausschließlicher Grundlage in Bezug auf die Gesamtheit oder einen Teil des Luftraums in ihrem Zuständigkeitsbereich bereitstellt; hierbei sind Sicherheitserwägungen zu berücksichtigen.~~

~~(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle im Rahmen dieses Artikels getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Benennung eines Dienstleisters für Wetterdienste.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

(angepasst)

⇒ neu

Artikel ~~10~~

Leistungssystem

(1) Zur Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen im einheitlichen europäischen Luftraum wird ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen ~~eingesetzt~~ ⇒ gemäß diesem Artikel und den Artikeln 11 bis 18 angewandt. ⇐ ~~Dieses umfasst:~~

(2) Das Leistungssystem wird über Bezugszeiträume umgesetzt, die mindestens zwei Jahre und höchstens fünf Jahre dauern. Das Leistungssystem umfasst:

a) ~~gemeinschaftsweite~~ ☒ unionsweit geltende ☒ Leistungsziele ⇒ für jeden Bezugszeitraum ⇐ in den ~~zentralen~~ wesentlichen Leistungsbereichen ~~der Sicherheit, der Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz,~~

b) ~~nationale Pläne~~ ☒ Leistungs☒pläne ~~oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke~~ einschließlich ⇒ verbindlichen ⇐ Leistungszielen, ~~die Kohärenz mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen gewährleisten~~ ⇒ in den unter Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen für jeden Bezugszeitraum ⇐; ~~und~~

c) periodische Überprüfung, Überwachung und Vergleich der Leistung ~~von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen~~ ⇒ in den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz ⇐.

Die Kommission kann weitere wesentliche Leistungsbereiche für die Festlegung von Leistungszielen oder für Überwachungszwecke hinzufügen, wenn dies zur Verbesserung der Leistung erforderlich ist.

~~(2) Nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren kann die Kommission Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle benennen, die als ‚Leistungsüberprüfungsgremium‘ tätig wird. Das Leistungsüberprüfungsgremium hat die Aufgabe, die Kommission in Absprache mit den nationalen Aufsichtsbehörden sowie die nationalen Aufsichtsbehörden auf Ersuchen bei der Anwendung des in Absatz 1 genannten Leistungssystems zu unterstützen. Die Kommission stellt sicher, dass das Leistungsüberprüfungsgremium bei der Durchführung der ihm von der Kommission übertragenen Aufgaben unabhängig handelt.~~

~~(3) a) Die gemeinschaftsweiten Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz werden von der Kommission nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren angenommen, nachdem relevanten Hinweisen von nationalen Aufsichtsbehörden auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke Rechnung getragen wurde.~~

~~b) Die in Absatz 1 Buchstabe b genannten nationalen Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke werden von den nationalen Aufsichtsbehörden ausgearbeitet und von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen. Diese Pläne enthalten verbindliche nationale Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke sowie ein System von geeigneten Anreizen, wie es von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen wurde. Die Pläne werden in Absprache mit Flugsicherungsorganisationen, Vertretern von Luftraumnutzern sowie ggf. mit Flughafenbetreibern und Flughafenkoordinatoren erstellt.~~

~~e) Die Kohärenz der nationalen Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen wird von der Kommission anhand der in Absatz 6 Buchstabe d genannten Bewertungskriterien bewertet.~~

~~Falls die Kommission feststellt, dass eines oder mehrere nationale Leistungsziele oder Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke die Bewertungskriterien nicht erfüllen, kann sie nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren beschließen, eine Empfehlung zu geben, dass die betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden überarbeitete Leistungsziele vorlegen. Der betreffende Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten nimmt/nehmen überarbeitete Leistungsziele sowie angemessene Maßnahmen an, von denen die Kommission rechtzeitig in Kenntnis gesetzt wird.~~

~~Wenn die Kommission zu dem Schluss kommt, dass die überarbeiteten Leistungsziele und die angemessenen Maßnahmen nicht adäquat sind, kann sie nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren beschließen, dass der betreffende Mitgliedstaat Behebungsmaßnahmen zu ergreifen hat.~~

~~Alternativ kann die Kommission, wenn sie dieses Vorgehen durch angemessene Nachweise untermauern kann, beschließen, die gemeinschaftsweiten Leistungsziele nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren einer Überprüfung zu unterziehen.~~

~~d) Der Bezugszeitraum für das in Absatz 1 genannte Leistungssystem beträgt mindestens drei Jahre und höchstens fünf Jahre. Während dieses Zeitraums wenden die Mitgliedstaaten und/oder die nationalen Aufsichtsbehörden in dem Fall, dass die nationalen Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke nicht erreicht werden, die angemessenen Maßnahmen an, die sie festgelegt haben. Der erste Bezugszeitraum umfasst die ersten drei Jahre nach Annahme der Durchführungsvorschriften gemäß Absatz 6.~~

~~e) Die Kommission bewertet regelmäßig, ob die Leistungsziele erreicht werden, und übermittelt das Ergebnis dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum.~~

(3) ~~Für das in Absatz 1 genannte Leistungssystem gelten folgende Verfahren~~ ☒ Absatz 2 Buchstaben a, b und c beruhen auf ☒ :

a) ~~Die~~ Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von einschlägigen Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen von allen einschlägigen Parteien, einschließlich der ~~Flugsicherungsorganisationen/Anbieter von Flugsicherungsdiensten~~, der Luftraumnutzer, der Flughafenbetreiber, der nationalen Aufsichtsbehörden, ⇒ der zuständigen nationalen Behörden, ⇐, der Mitgliedstaaten, ⇒ der Agentur, des Netzmanagers ⇐ und Eurocontrol;

↓ neu

- b) wesentlichen Leistungsindikatoren für die Festlegung von Zielen in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz;
- c) Indikatoren für die Überwachung der Leistung in den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz;
- d) einer Methode für die Entwicklung von Leistungsplänen und Leistungszielen für Flugsicherungsdienste und einer Methode für die Entwicklung des Leistungsplans und der Leistungsziele für die Netzfunktionen;
- e) der Bewertung der Leistungsplanentwürfe und -ziele für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen;
- f) der Überwachung der Leistungspläne, einschließlich geeigneter Warnverfahren für die Überarbeitung der Leistungspläne und -ziele und die Überarbeitung der unionsweit geltenden Leistungsziele während eines Bezugszeitraums;
- g) einem Leistungsvergleich zwischen Anbietern von Flugsicherungsdiensten (Benchmarking);
- h) Anreizregelungen, einschließlich finanzieller Negativanreize, falls ein Anbieter von Flugverkehrsdiensten die einschlägigen verbindlichen Leistungsziele während des Bezugszeitraums verfehlt oder die einschlägigen gemeinsamen Vorhaben gemäß Artikel 35 nicht durchgeführt hat. Diese finanziellen Negativanreize tragen insbesondere der Verschlechterung der Qualität der von dem Anbieter erbrachten Dienste infolge der Nichterfüllung der Leistungsziele oder der Nichtdurchführung der gemeinsamen Vorhaben sowie den sich daraus ergebenden Folgen für das Netz Rechnung;
- i) Risikoteilungsmechanismen in Bezug auf Verkehr und Kosten;
- j) Zeitplänen für die Festlegung von Zielen, die Bewertung der Leistungspläne und -ziele, die Überwachung und den Leistungsvergleich;
- k) einer Methode, um die gemeinsamen Kosten von Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug zwischen den beiden Kategorien von Diensten aufzuteilen;
- l) Mechanismen für den Umgang mit unvorhersehbaren und signifikanten Ereignissen, die wesentliche Auswirkungen auf die Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung haben.

Artikel 11

Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele

(1) Die Kommission verabschiedet für jeden Bezugszeitraum die unionsweit geltenden Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug und für den An- und Abflug in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz nach dem in Artikel 37 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren und gemäß den Absätzen 2 bis 3 dieses Artikels. In Verbindung mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kann die Kommission ergänzende Basiswerte, Aufschlüsselungswerte oder Benchmark-Gruppen festlegen, um die Bewertung und Genehmigung der Leistungsplanentwürfe gemäß den Kriterien in Artikel 13 Absatz 3 zu ermöglichen.

(2) Die unionsweit geltenden Leistungsziele nach Absatz 1 werden auf der Grundlage der folgenden wesentlichen Kriterien festgelegt:

a) sie müssen allmähliche kontinuierliche Verbesserungen der betrieblichen und wirtschaftlichen Leistung der Flugsicherungsdienste vorantreiben;

b) sie müssen realistisch und während des betreffenden Bezugszeitraums erreichbar sein und zugleich längerfristige strukturelle und technologische Entwicklungen fördern, die eine effiziente, nachhaltige und belastbare Erbringung von Flugsicherungsdiensten ermöglichen.

(3) Für die Zwecke der Vorbereitung ihrer Beschlüsse über unionsweit geltende Leistungsziele holt die Kommission alle erforderlichen Beiträge von den Beteiligten ein. Die Agentur in ihrer Funktion als PRB unterstützt die Kommission auf deren Ersuchen bei der Analyse und Vorbereitung dieser Beschlüsse in Form einer Stellungnahme.

Artikel 12

Klassifizierung von Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug

(1) Vor Beginn jedes Bezugszeitraums melden die Mitgliedstaaten der Kommission, welche der Flugsicherungsdienste, die während des betreffenden Zeitraums im Luftraum ihres Zuständigkeitsbereichs zu erbringen sind, sie als Flugsicherungsdienste für den Streckenflug bzw. für den An- und Abflug zu klassifizieren beabsichtigen. Gleichzeitig melden die Mitgliedstaaten der Kommission die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die diese Dienste erbringen.

(2) Rechtzeitig vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums erlässt die Kommission Durchführungsbeschlüsse, die an die einzelnen Mitgliedstaaten gerichtet sind und in denen festgestellt wird, ob die beabsichtigte Klassifizierung der betreffenden Dienste den Kriterien des Artikels 2 Nummern 28 und 55 entspricht. Die Agentur in ihrer Funktion als PRB unterstützt die Kommission auf deren Ersuchen bei der Analyse und Vorbereitung dieser Beschlüsse in Form einer Stellungnahme.

(3) Wird in einem nach Absatz 2 erlassenen Beschluss festgestellt, dass eine beabsichtigte Klassifizierung nicht den Kriterien des Artikels 2 Nummern 28 und 55 entspricht, so übermittelt der betreffende Mitgliedstaat unter Berücksichtigung dieses Beschlusses eine neue Meldung, die mit jenen Kriterien im Einklang steht. Die Kommission erlässt zu dieser Meldung einen Beschluss gemäß Absatz 2.

(4) Die betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten stützen ihre Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug und für den An- und Abflug auf die Klassifizierungen, die die Kommission für konform mit den Kriterien des Artikels 2 Nummern 28 und 55 befunden hat. Bei der Bewertung der Kostenaufteilung zwischen

Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug nach Artikel 13 Absatz 3 legt die Agentur in ihrer Funktion als PRB dieselben Klassifizierungen zugrunde.

Artikel 13

Leistungspläne und Leistungsziele für die von benannten Anbietern von Flugverkehrsdiensten erbrachten Streckenflugsicherungsdienste

(1) Die für die Erbringung von Streckenflugsicherungsdiensten benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten legen für jeden Bezugszeitraum Leistungsplanentwürfe für alle Streckenflugsicherungsdienste fest, die sie erbringen und gegebenenfalls an andere Anbieter vergeben.

Die Leistungsplanentwürfe werden nach Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele und vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums angenommen. Sie enthalten Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen. In diesen Leistungsplanentwürfen wird der europäische ATM-Masterplan berücksichtigt. Die Leistungsplanentwürfe werden öffentlich zugänglich gemacht.

(2) Die Leistungsplanentwürfe für Streckenflugsicherungsdienste nach Absatz 1 enthalten relevante Informationen, die vom Netzmanager bereitgestellt werden. Bevor die Entwürfe dieser Pläne angenommen werden, konsultieren die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten die Vertreter der Luftraumnutzer und gegebenenfalls militärische Stellen, Flughafenbetreiber und Flughafenkoordinatoren. Die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten legen diese Pläne auch der für ihre Zertifizierung zuständigen nationalen Behörde vor, die die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte überprüft.

(3) Die in den Leistungsplanentwürfen enthaltenen Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste müssen mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen in allen wesentlichen Leistungsbereichen im Einklang stehen und die in Unterabsatz 3 festgelegten zusätzlichen Bedingungen erfüllen.

Die Übereinstimmung der Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste mit den unionsweit geltenden Leistungszielen wird anhand folgender Kriterien festgestellt:

a) Vergleich der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele mit den aufgeschlüsselten Werten, sofern solche Werte in Verbindung mit den unionsweit geltenden Leistungszielen festgelegt wurden;

b) Bewertung der im Laufe der Zeit erzielten Leistungsverbesserungen, und zwar für den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum und zusätzlich für den Gesamtzeitraum, der den vorangegangenen Bezugszeitraum und den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum umfasst;

c) Vergleich des geplanten Leistungsniveaus des betreffenden Anbieters von Flugverkehrsdiensten mit anderen Anbietern von Flugverkehrsdiensten, die der gleichen Benchmark-Gruppe angehören.

Der Leistungsplanentwurf muss zudem die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) wesentliche Annahmen, die für die Festlegung der Ziele und für Maßnahmen zur Erreichung der Ziele während des Bezugszeitraums zugrunde gelegt werden, darunter verwendete Basiswerte, Verkehrsprognosen und wirtschaftliche Annahmen, müssen genau, angemessen und kohärent sein;

b) der Leistungsplanentwurf muss in Bezug auf Daten und unterstützendes Material vollständig sein;

c) die Kostengrundlagen für Gebühren müssen Artikel 20 genügen.

(4) Die Kostenaufteilung zwischen Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug wird von der Agentur in ihrer Funktion als PRB anhand der in Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe k genannten Methode und der von der Kommission nach Artikel 12 bewerteten Klassifizierung der verschiedenen Dienste bewertet.

(5) Die in Absatz 1 genannten Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug, gegebenenfalls einschließlich der Kostenaufteilung zwischen Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug, werden der Agentur in ihrer Funktion als PRB zur Bewertung und Genehmigung vorgelegt.

(6) Im Falle benannter Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die sowohl Flugsicherungsdienste für den Streckenflug als auch für den An- und Abflug erbringen, nimmt die Agentur in ihrer Funktion als PRB zunächst die Bewertung der Kostenaufteilung zwischen den jeweiligen Diensten nach Absatz 4 vor.

Stellt die Agentur in ihrer Funktion als PRB fest, dass die Kostenaufteilung nicht der Methode oder der Klassifizierung gemäß Absatz 4 entspricht, legt der betreffende benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten einen neuen Leistungsplanentwurf vor, der mit dieser Methode und dieser Klassifizierung in Einklang steht.

Stellt die Agentur in ihrer Funktion als PRB fest, dass die Kostenaufteilung dieser Methode und dieser Klassifizierung entspricht, trifft sie eine diesbezügliche Entscheidung und teilt sie dem benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten und der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde mit. Die nationale Aufsichtsbehörde ist für die Zwecke der Bewertung des Leistungsplanentwurfs für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gemäß Artikel 14 an die Schlussfolgerungen dieser Entscheidung bezüglich der Kostenaufteilung gebunden.

(7) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB bewertet die Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste und die Leistungspläne anhand der Kriterien und Bedingungen in Absatz 3. In den Fällen nach Absatz 6 findet diese Bewertung statt, nachdem eine Entscheidung über die Kostenaufteilung gemäß Absatz 6 Unterabsatz 4 getroffen wurde.

Stellt die Agentur in ihrer Funktion als PRB fest, dass der Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen entspricht, so genehmigt sie ihn.

Stellt die Agentur in ihrer Funktion als PRB fest, dass ein oder mehrere Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen oder der Leistungsplan die zusätzlichen Bedingungen gemäß Absatz 3 nicht erfüllt, verweigert sie die Genehmigung.

(8) Hat die Agentur in ihrer Funktion als PRB die Genehmigung eines Leistungsplanentwurfs gemäß Absatz 7 verweigert, legt der betreffende benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten einen überarbeiteten Leistungsplanentwurf mit erforderlichenfalls geänderten Zielen vor.

(9) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB bewertet den in Absatz 8 genannten überarbeiteten Leistungsplanentwurf anhand der Kriterien und Bedingungen in Absatz 3. Entspricht ein überarbeiteter Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen, wird er von der Agentur in ihrer Funktion als PRB genehmigt.

Entspricht ein überarbeiteter Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen nicht, verweigert die Agentur in ihrer Funktion als PRB ihre Genehmigung und fordert den benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten auf, einen endgültigen Leistungsplanentwurf vorzulegen.

Wird der gemäß Absatz 8 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf abgelehnt, weil er Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste enthält, die nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen, so legt die Agentur in ihrer Funktion als PRB für den betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten Leistungsziele fest, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen, und berücksichtigt dabei die Feststellungen der in Absatz 7 genannten Entscheidung. Der von dem benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf enthält die auf diese Weise von der Agentur in ihrer Funktion als PRB festgelegten Leistungsziele sowie die Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele.

Wird der gemäß Absatz 8 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf nur deshalb nicht genehmigt, weil er die Bedingungen in Absatz 3 Unterabsatz 3 nicht erfüllt, so muss der von dem betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf die Leistungsziele aufweisen, die im Leistungsplanentwurf enthalten sind und von der Agentur in ihrer Funktion als PRB für konform mit den unionsweit geltenden Leistungszielen befunden wurden, sowie die Änderungen, die angesichts der Bedingungen, die die Agentur in ihrer Funktion PRB für nicht erfüllt erachtet, erforderlich sind.

Wird der gemäß Absatz 8 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf nicht genehmigt, weil er Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste enthält, die nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen, und außerdem die Bedingungen in Absatz 3 Unterabsatz 3 nicht erfüllt, so muss der von dem betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf die Leistungsziele enthalten, die von der Agentur in ihrer Funktion als PRB gemäß Unterabsatz 3 festgelegt wurden, sowie die Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele und die Änderungen, die angesichts der Bedingungen, die die Agentur in ihrer Funktion PRB für nicht erfüllt erachtet, erforderlich sind.

(10) Die von der Agentur in ihrer Funktion als PRB genehmigten Leistungsplanentwürfe werden von den betreffenden benannten Anbietern von Flugverkehrsdiensten als endgültige Pläne angenommen und öffentlich zugänglich gemacht.

(11) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB erstellt innerhalb der Fristen, die in den gemäß Artikel 18 zu erlassenden Durchführungsrechtsakten festgelegt sind, regelmäßige Berichte über die Überwachung der Leistung von Streckenflugsicherungsdiensten und Netzfunktionen; dies umfasst auch regelmäßige Bewertungen über die Erreichung der unionsweit geltenden Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste und der Leistungsziele für die von Anbietern von Flugverkehrsdiensten erbrachten Streckenflugsicherungsdienste sowie die Veröffentlichung der Ergebnisse dieser Bewertungen.

Der benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten stellt die Informationen und Daten zur Verfügung, die für die Überwachung der Leistung von Flugsicherungsdiensten erforderlich sind. Dies umfasst auch Informationen und Daten, die die tatsächlichen Kosten und Einnahmen betreffen. Werden Leistungsziele verfehlt oder wird der Leistungsplan nicht ordnungsgemäß umgesetzt, so erlässt die Agentur in ihrer Funktion als PRB Entscheidungen, mit denen der Anbieter von Flugverkehrsdiensten zur Umsetzung von Korrekturmaßnahmen verpflichtet wird. Diese Korrekturmaßnahmen können, falls objektiv erforderlich, den Anbieter von Flugverkehrsdiensten auch dazu verpflichten, die Erbringung der betreffenden Dienste auf einen anderen Anbieter von Flugverkehrsdiensten zu übertragen. Werden die Leistungsziele weiterhin verfehlt oder wird der Leistungsplan weiterhin nicht ordnungsgemäß umgesetzt oder werden auferlegte Korrekturmaßnahmen nicht oder nicht ordnungsgemäß angewandt, so führt die Agentur in ihrer Funktion als PRB nach Artikel 24 Absatz 2 eine Untersuchung durch und übermittelt der Kommission eine Stellungnahme. Die Kommission kann Maßnahmen nach Artikel 24 Absatz 3 ergreifen.

**Leistungspläne und Leistungsziele für die von benannten Anbietern von
Flugverkehrsdiensten erbrachten Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug**

(1) Die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten für den An- und Abflug legen für jeden Bezugszeitraum Leistungsplanentwürfe für alle Flugsicherungsdienste für An- und Abflug fest, die sie erbringen und gegebenenfalls an andere Anbieter vergeben.

Die Leistungsplanentwürfe werden nach Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele und vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums angenommen. Sie enthalten Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen. In diesen Leistungsplanentwürfen wird der europäische ATM-Masterplan berücksichtigt. Die Leistungsplanentwürfe werden öffentlich zugänglich gemacht.

(2) Die Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug nach Absatz 1 enthalten relevante Informationen, die vom Netzmanager bereitgestellt werden. Bevor die Entwürfe dieser Pläne angenommen werden, konsultieren die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten die Vertreter der Luftraumnutzer und gegebenenfalls militärische Stellen, Flughafenbetreiber und Flughafenkoordinatoren. Die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten legen diese Pläne auch der für ihre Zertifizierung zuständigen nationalen Behörde vor, die die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte überprüft.

(3) Die in den Leistungsplanentwürfen enthaltenen Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug müssen mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen in allen wesentlichen Leistungsbereichen im Einklang stehen und die in Unterabsatz 3 festgelegten zusätzlichen Bedingungen erfüllen.

Die Übereinstimmung der Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug mit den unionsweit geltenden Leistungszielen wird anhand folgender Kriterien festgestellt:

a) Vergleich der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele mit den aufgeschlüsselten Werten, sofern solche Werte in Verbindung mit den unionsweit geltenden Leistungszielen festgelegt wurden;

b) Bewertung der im Laufe der Zeit erzielten Leistungsverbesserungen, und zwar für den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum und zusätzlich für den Gesamtzeitraum, der den vorangegangenen Bezugszeitraum und den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum umfasst;

c) Vergleich des geplanten Leistungsniveaus des betreffenden Anbieters von Flugverkehrsdiensten mit anderen Anbietern von Flugverkehrsdiensten, die der gleichen Benchmark-Gruppe angehören.

Der Leistungsplanentwurf muss zudem die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) wesentliche Annahmen, die für die Festlegung der Ziele und für Maßnahmen zur Erreichung der Ziele während des Bezugszeitraums zugrunde gelegt werden, darunter verwendete Basiswerte, Verkehrsprognosen und wirtschaftliche Annahmen, müssen genau, angemessen und kohärent sein;

b) der Leistungsplanentwurf muss in Bezug auf Daten und unterstützendes Material vollständig sein;

c) die Kostengrundlagen für Gebühren müssen Artikel 20 genügen.

(4) Die Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug nach Absatz 1 werden der nationalen Aufsichtsbehörde zur Bewertung und Genehmigung vorgelegt.

(5) Benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die sowohl Flugsicherungsdienste für den Streckenflug als auch für den An- und Abflug erbringen, legen der nationalen Aufsichtsbehörde als Leistungsplanentwurf für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug den Plan vor, der Gegenstand einer positiven Entscheidung bezüglich der Kostenaufteilung ist, die von der Agentur in ihrer Funktion als PRB gemäß Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 3 getroffen wurde.

(6) Die nationale Aufsichtsbehörde bewertet die Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug und die Leistungspläne anhand der Kriterien und Bedingungen in Absatz 3. In den Fällen nach Absatz 5 stützt sich die nationale Aufsichtsbehörde bei ihrer Bewertung auf die Schlussfolgerungen der von der Agentur in ihrer Funktion als PRB getroffenen Entscheidung bezüglich der Kostenaufteilung.

Stellt die nationale Aufsichtsbehörde fest, dass der Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen entspricht, so genehmigt sie ihn.

Stellt die nationale Aufsichtsbehörde fest, dass ein oder mehrere Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen oder der Leistungsplan die zusätzlichen Bedingungen gemäß Absatz 3 nicht erfüllt, verweigert sie die Genehmigung.

(7) Hat die nationale Aufsichtsbehörde die Genehmigung eines Leistungsplanentwurfs gemäß Absatz 6 verweigert, legt der betreffende benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten einen überarbeiteten Leistungsplanentwurf mit erforderlichenfalls geänderten Zielen vor.

(8) Die nationale Aufsichtsbehörde bewertet den in Absatz 7 genannten überarbeiteten Leistungsplanentwurf anhand der Kriterien und Bedingungen in Absatz 3. Entspricht ein überarbeiteter Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen, wird er von der nationalen Aufsichtsbehörde genehmigt.

Entspricht ein überarbeiteter Leistungsplanentwurf diesen Kriterien und Bedingungen nicht, verweigert die nationale Aufsichtsbehörde ihre Genehmigung und fordert den benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten auf, einen endgültigen Leistungsplanentwurf vorzulegen.

Wird der gemäß Absatz 7 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf abgelehnt, weil er Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug enthält, die nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen, so legt die nationale Aufsichtsbehörde für den betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten Leistungsziele fest, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen, und berücksichtigt dabei die Feststellungen der in Absatz 6 genannten Entscheidung. Der von dem benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf enthält die auf diese Weise von der nationalen Aufsichtsbehörde festgelegten Leistungsziele sowie die Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele.

Wird der gemäß Absatz 7 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf nur deshalb nicht genehmigt, weil er die Bedingungen in Absatz 3 Unterabsatz 3 nicht erfüllt, so muss der von dem betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf die Leistungsziele aufweisen, die im Leistungsplanentwurf enthalten sind und von der nationalen Aufsichtsbehörde für konform mit den unionsweit geltenden Leistungszielen befunden wurden, sowie die Änderungen, die angesichts der Bedingungen, die die nationale Aufsichtsbehörde für nicht erfüllt erachtet, erforderlich sind.

Wird der gemäß Absatz 7 vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf nicht genehmigt, weil er Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug enthält, die nicht den unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen, und außerdem die Bedingungen in Absatz 3 Unterabsatz 3 nicht erfüllt, so muss der von dem betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten vorzulegende endgültige Leistungsplanentwurf die Leistungsziele enthalten, die von der nationalen Aufsichtsbehörde gemäß Unterabsatz 3 festgelegt wurden, sowie die Maßnahmen zur Erreichung

dieser Ziele und die Änderungen, die angesichts der Bedingungen, die die nationale Aufsichtsbehörde für nicht erfüllt erachtet, erforderlich sind.

(9) Die von der nationalen Aufsichtsbehörde genehmigten Leistungsplanentwürfe werden von den betreffenden benannten Anbietern von Flugverkehrsdiensten als endgültige Pläne angenommen und öffentlich zugänglich gemacht.

(10) Die betreffende nationale Aufsichtsbehörde erstellt regelmäßige Berichte über die Überwachung der Leistung von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug; dies umfasst auch regelmäßige Bewertungen über die Erreichung der Leistungsziele für die von Anbietern von Flugverkehrsdiensten erbrachten Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug sowie die Veröffentlichung der Ergebnisse dieser Bewertungen

Der benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten stellt die Informationen und Daten zur Verfügung, die für die Überwachung der Leistung von Flugsicherungsdiensten erforderlich sind. Dies umfasst auch Informationen und Daten, die die tatsächlichen Kosten und Einnahmen betreffen.

Werden Leistungsziele verfehlt oder wird der Leistungsplan nicht ordnungsgemäß umgesetzt, so erlässt die nationale Aufsichtsbehörde Entscheidungen, mit denen der Anbieter von Flugverkehrsdiensten zur Umsetzung von Korrekturmaßnahmen verpflichtet wird. Diese Korrekturmaßnahmen können, falls objektiv erforderlich, den Anbieter von Flugverkehrsdiensten auch dazu verpflichten, die Erbringung der betreffenden Dienste auf einen anderen Anbieter von Flugverkehrsdiensten zu übertragen. Werden die Leistungsziele weiterhin verfehlt oder wird der Leistungsplan weiterhin nicht ordnungsgemäß umgesetzt oder werden auferlegte Korrekturmaßnahmen nicht oder nicht ordnungsgemäß angewandt, so ersucht die nationale Aufsichtsbehörde die Agentur in ihrer Funktion als PRB, nach Artikel 24 Absatz 2 eine Untersuchung durchzuführen, und die Kommission kann Maßnahmen nach Artikel 24 Absatz 3 ergreifen.

(11) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die von der nationalen Aufsichtsbehörde gemäß diesem Artikel getroffenen Entscheidungen gerichtlich überprüft werden können.

(12) Nimmt die Agentur in ihrer Funktion als PRB die Aufgaben einer nationalen Aufsichtsbehörde gemäß Artikel 3 Absatz 8 wahr, so werden der Agentur in ihrer Funktion als PRB die Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug zusammen mit den Leistungsplanentwürfen für Streckenflugsicherungsdienste vorgelegt. Hat die Agentur eine Entscheidung bezüglich der Kostenaufteilung nach Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 3 getroffen, so ist sie bei der Bewertung der Leistungsplanentwürfe für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug an diese Entscheidung gebunden.

Artikel 15

Aufgabe der Agentur in ihrer Funktion als PRB bei der Überwachung der unionsweit geltenden Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(1) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB erstellt regelmäßig eine unionsweite Übersicht über die Leistung der Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug unter Bezugnahme auf die unionsweit geltenden Leistungsziele.

(2) Für die Zwecke der Ausarbeitung der Übersicht nach Absatz 1 übermitteln die nationalen Aufsichtsbehörden der Agentur in ihrer Funktion als PRB ihre in Artikel 14 Absatz 10 genannten Berichte und stellen alle sonstigen Informationen bereit, die die Agentur in ihrer Funktion als PRB für diese Zwecke anfordern kann.

Artikel 16

Netzleistungsplan

(1) Der Netzmanager erstellt für jeden Bezugszeitraum einen Netzleistungsplanentwurf für alle von ihm erbrachten Netzfunktionen.

Der Netzleistungsplanentwurf wird nach Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele und vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums erstellt. Er enthält Leistungsziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz.

(2) Der Netzleistungsplanentwurf wird der Agentur in ihrer Funktion als PRB und der Kommission vorgelegt.

Die Agentur in ihrer Funktion als PRB legt der Kommission auf deren Ersuchen eine Stellungnahme zum Netzleistungsplanentwurf vor, die sich auf die folgenden wesentlichen Kriterien stützt:

a) Berücksichtigung der im Laufe der Zeit erzielten Leistungsverbesserungen, und zwar für den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum und zusätzlich für den Zeitraum, der den vorangegangenen Bezugszeitraum und den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum umfasst;

(b) Vollständigkeit des Netzleistungsplanentwurfs in Bezug auf Daten und unterstützendes Material.

Stellt die Kommission fest, dass der Netzleistungsplanentwurf vollständig ist und auf angemessene Leistungsverbesserungen hinweist, so nimmt sie den Netzleistungsplanentwurf als endgültigen Plan an. Andernfalls kann die Kommission den Netzmanager auffordern, einen überarbeiteten Netzleistungsplanentwurf vorzulegen.

Artikel 17

Überarbeitung von Leistungszielen und Leistungsplänen während des Bezugszeitraums

(1) Sind aufgrund erheblich veränderter Umstände während eines Bezugszeitraums die unionsweit geltenden Leistungsziele nicht mehr angemessen und ist eine Überarbeitung der Ziele erforderlich und verhältnismäßig, so überarbeitet die Kommission diese unionsweit geltenden Leistungsziele. Auf einen solchen Beschluss findet Artikel 11 Anwendung. Nach der Überarbeitung nehmen die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten neue Leistungsplanentwürfe an, auf die die Artikel 13 und 14 Anwendung finden. Der Netzmanager erstellt einen neuen Netzleistungsplanentwurf, auf den Artikel 16 Anwendung findet.

(2) Der Beschluss über die überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele nach Absatz 1 enthält Übergangsbestimmungen für den Zeitraum, bis die gemäß Artikel 13 Absatz 6 und Artikel 14 Absatz 6 angenommenen endgültigen Leistungspläne Anwendung finden.

(3) Benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten können die Agentur in ihrer Funktion als PRB in Bezug auf Streckenflugsicherungsdienste oder die betreffende nationale Aufsichtsbehörde in Bezug auf Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug um die Erlaubnis ersuchen, ein oder mehrere Leistungsziele während eines Bezugszeitraums zu überarbeiten. Ein solches Ersuchen kann gestellt werden, wenn Warnschwellen erreicht werden oder wenn die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten nachweisen, dass die ursprünglichen Daten, Annahmen und Gründe, die den Leistungszielen zugrunde liegen, in erheblichem und dauerhaftem Umfang nicht mehr korrekt sind und dies auf Umstände zurückzuführen ist, die zum Zeitpunkt der Annahme des Leistungsplans nicht vorhersehbar waren.

(4) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB in Bezug auf Streckenflugsicherungsdienste oder die betreffende nationale Aufsichtsbehörde in Bezug auf Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug ermächtigt den betreffenden benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten nur dann zur beabsichtigten Überarbeitung, wenn dies notwendig und verhältnismäßig ist und die geänderten Leistungsziele die Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen gewährleisten. Wurde die Überarbeitung genehmigt, so nehmen die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten gemäß den in Artikel 13 und 14 festgelegten Verfahren neue Leistungsplanentwürfe an.

Artikel 18

Anwendung des Leistungssystems

Für die Anwendung des Leistungssystems legt die Kommission detaillierte Anforderungen und Verfahren für die Artikel 10 Absatz 3 sowie die Artikel 11, 12, 13, 14, 15, 16 und 17 fest, insbesondere in Bezug auf die Ausarbeitung der Leistungsplanentwürfe, die Festlegung von Leistungszielen, die Kriterien und Bedingungen für ihre Bewertung, die Methode der Kostenaufteilung zwischen Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und für den An- und Abflug, die Leistungsüberwachung und die Auferlegung von Korrekturmaßnahmen sowie die Zeitpläne für den Ablauf der Verfahren. Diese Anforderungen und Verfahren werden in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt, der gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 37 Absatz 2 erlassen wird.

↓ 1070/2009 Artikel 1

~~b) die Auswahl geeigneter wesentlicher Leistungsbereiche auf der Grundlage des ICAO-Dokuments Nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept“, die mit denen im Leistungsrahmen des ATM-Masterplans festgestellten Leistungsbereichen abgestimmt sind, einschließlich der Bereiche Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, und die gegebenenfalls an die besonderen Erfordernisse des einheitlichen europäischen Luftraums und an die einschlägigen Ziele für diese Bereiche angepasst sind, sowie die Festlegung einer Reihe von wesentlichen Leistungsindikatoren für die Leistungsmessung;~~

~~e) Erstellung gemeinschaftsweiter Leistungsziele, bei deren Festlegung Hinweisen von nationaler Ebene oder von der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke Rechnung getragen wird;~~

~~(6) In Bezug auf die Funktionsweise des Leistungssystems im Einzelnen erlässt die Kommission bis zum 4. Dezember 2011 und innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens im Hinblick auf die Einhaltung der in der vorliegenden Verordnung festgesetzten Fristen Durchführungsvorschriften nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren. In diesen Durchführungsvorschriften wird insbesondere Folgendes festgelegt:~~

~~e) Kriterien für die Erstellung der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke durch die nationalen Aufsichtsbehörden, die die nationalen Leistungsziele oder die Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke und das System von Anreizen enthalten. Für die Leistungspläne gilt Folgendes:~~

~~i) sie beruhen auf den Geschäftsplänen der Flugsicherungsorganisationen;~~

~~ii) sie behandeln alle Kostenbestandteile der nationalen Kostenbasis oder der Kostenbasis funktionaler Luftraumblöcke;~~

- ~~iii) sie enthalten verbindliche Leistungsziele, die mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen in Einklang stehen; d) Bewertung der nationalen Leistungsziele oder der Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke auf der Grundlage der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke; und~~
- ~~e) Überwachung der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke, einschließlich geeigneter Warnverfahren; d) Kriterien, um zu bewerten, ob die nationalen Leistungsziele oder Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke während des Bezugszeitraums mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen kohärent sind, und um Warnverfahren zu unterstützen;~~
- ~~e) allgemeine Grundsätze für die Erstellung des Systems von Anreizen durch die Mitgliedstaaten;~~
- ~~f) Grundsätze für die Anwendung eines Übergangsmechanismus, der für die Anpassung an das Funktionieren des Leistungssystems erforderlich ist und nicht länger als zwölf Monate nach der Annahme der Durchführungsbestimmungen angewandt wird.~~
- ~~b) der Bezugszeitraum und die Abstände für die Bewertung, ob die Leistungsziele erreicht werden, und die Festlegung neuer Ziele;~~
- ~~a) der Inhalt und der Zeitplan der in Absatz 4 genannten Verfahren;~~
-

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

~~(5) Bei der Einrichtung des Leistungssystems wird berücksichtigt, dass Streckendienste, Nahverkehrsbereichsdienste und Netzfunktionen unterschiedlich sind und entsprechend behandelt werden sollten, gegebenenfalls auch zum Zweck der Leistungsmessung.~~

↓ 550/2004 (angepasst)

~~KAPITEL III~~

~~gebührenregelungen~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 8

~~Artikel 14~~

~~Allgemeines~~

~~Die Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste leistet gemäß den Anforderungen der Artikel 15 und 16 einen Beitrag zu größerer Transparenz hinsichtlich der Festlegung, Auferlegung und Durchsetzung von Gebühren für Luftraumnutzer sowie zur Kosteneffizienz bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Effizienz der Flüge unter Aufrechterhaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus. Die Gebührenregelung muss mit Artikel 15 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 und mit dem Gebührensystem von Eurocontrol für Streckennavigationsgebühren in Einklang stehen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 9
(angepasst)

Artikel ~~19~~5

Grundsätze ☒ der Gebührenregelung ☒

↓ neu

- (1) Unbeschadet der Möglichkeit der Mitgliedstaaten, die Erbringung der unter diesen Artikel fallenden Flugverkehrsdienste aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren, werden Gebühren für Flugsicherungsdienste festgelegt, erhoben und den Luftraumnutzern auferlegt.
- (2) Die Gebühren basieren auf den Kosten, die den Anbietern von Flugverkehrsdiensten für Dienste und Funktionen entstehen, die den Luftraumnutzern über feste Bezugszeiträume gemäß Artikel 10 Absatz 2 erbracht werden. Diese Kosten können zur Stärkung der Kapitalbasis eine angemessene Rendite auf das Anlagevermögen enthalten.
- (3) Die Gebühren fördern eine sichere, effiziente, wirksame und nachhaltige Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf ein hohes Sicherheitsniveau und auf Kosteneffizienz sowie auf die Erfüllung der Leistungsziele und bieten Anreize für eine integrierte Erbringung von Diensten, während die Umweltauswirkungen der Luftfahrt verringert werden.
- (4) Einnahmen aus Gebühren, die den Luftraumnutzern auferlegt werden, können infolge der Anwendung der Anreizregelungen gemäß Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe h und der Risikoteilungsmechanismen gemäß Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe i zu finanziellen Überschüssen oder Verlusten für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten führen.
- (5) Einnahmen aus Gebühren, die den Luftraumnutzern nach diesem Artikel auferlegt werden, dürfen nicht zur Finanzierung von Diensten verwendet werden, die gemäß Artikel 8 unter Marktbedingungen erbracht werden.
- (6) Finanzdaten zu den festgestellten Kosten, den tatsächlichen Kosten und den Einnahmen benannter Anbieter von Flugverkehrsdiensten werden den nationalen Aufsichtsbehörden und der Agentur in ihrer Funktion als PRB gemeldet und öffentlich zugänglich gemacht.

Artikel 20

Kostengrundlagen für Gebühren

- (1) Die Kostengrundlagen für die Gebühren für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug und für den An- und Abflug umfassen die festgestellten Kosten der Erbringung dieser Dienste in der jeweiligen Streckengebührenzone bzw. An- und Abfluggebührenzone, wie sie in den gemäß den Artikeln 13 und 14 angenommenen Leistungsplänen festgelegt sind.
- (2) Die in Absatz 1 genannten festgestellten Kosten umfassen die Kosten der entsprechenden Einrichtungen und Dienste, eine angemessene Verzinsung von Anlageinvestitionen und Abschreibung von Vermögensgegenständen sowie die Kosten der Instandhaltung, des Betriebs, der Leitung und der Verwaltung.
- (3) Die in Absatz 1 genannten festgestellten Kosten müssen auch folgende Kosten beinhalten:

a) Kosten, die den Anbietern von Flugverkehrsdiensten für die an die Agentur in ihrer Funktion als PRB gezahlte Gebühren und Entgelte entstehen;

b) Kosten oder Teile davon, die den Anbietern von Flugverkehrsdiensten im Zusammenhang mit der Aufsicht und Zertifizierung durch die nationalen Aufsichtsbehörden entstehen, sofern die Mitgliedstaaten nicht andere Finanzmittel zur Deckung dieser Kosten verwenden;

c) Kosten, die den Anbietern von Flugverkehrsdiensten im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen, einschließlich der dem Netzmanager übertragenen Aufgaben, entstehen, sofern die Mitgliedstaaten nicht andere Finanzmittel zur Deckung dieser Kosten verwenden.

(4) Die festgestellten Kosten umfassen nicht die Kosten von Sanktionen, die von Mitgliedstaaten unter Verweis auf Artikel 42 auferlegt werden, noch die Kosten etwaiger Korrekturmaßnahmen nach Artikel 13 Absatz 11 und Artikel 14 Absatz 10.

(5) Eine Quersubventionierung zwischen Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug ist nicht zulässig. Kosten, die sowohl Streckenflugsicherungsdienste als auch Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug betreffen, werden anhand einer transparenten Methode proportional zwischen Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug aufgeteilt. Eine Quersubventionierung zwischen unterschiedlichen Flugsicherungsdiensten in einer der beiden Kategorien ist nur bei Vorliegen objektiver Gründe und vorbehaltlich einer transparenten Ausweisung nach Artikel 25 Absatz 3 zulässig.

(6) Benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten übermitteln der Agentur in ihrer Funktion als PRB, den nationalen Aufsichtsbehörden und der Kommission detaillierte Angaben zu ihrer Kostengrundlage. Zu diesem Zweck werden die Kosten gemäß der getrennten Rechnungsführung nach Artikel 25 Absatz 3 aufgeschlüsselt, wobei zwischen Personalkosten, anderen Betriebskosten als Personalkosten, Abschreibungskosten, Kapitalkosten, Kosten für die an die Agentur in ihrer Funktion als PRB gezahlte Gebühren und Entgelte und außergewöhnlichen Kosten unterschieden wird.

Artikel 21

Festlegung von Gebührensätzen

(1) Die Gebührensätze werden pro Kalenderjahr und für jede Gebührenzone auf der Grundlage der in den Leistungsplänen enthaltenen festgestellten Kosten und Verkehrsprognosen sowie anwendbarer Anpassungen, die sich aus Vorjahren und anderen Einnahmen ergeben, festgelegt.

(2) Die Gebührensätze werden von den nationalen Aufsichtsbehörden festgelegt, nachdem die Agentur in ihrer Funktion als PRB überprüft hat, dass sie Artikel 19, Artikel 20 und dem vorliegenden Artikel genügen. Stellt die Agentur in ihrer Funktion als PRB fest, dass ein Gebührensatz diesen Anforderungen nicht genügt, so wird der Gebührensatz von der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde überprüft. Widerspricht ein Gebührensatz diesen Anforderungen weiterhin, so führt die Agentur in ihrer Funktion als PRB nach Artikel 24 Absatz 2 eine Untersuchung durch und übermittelt der Kommission eine Stellungnahme, und die Kommission kann Maßnahmen nach Artikel 24 Absatz 3 ergreifen.

Für die Zwecke der Gebührenerhebung und falls ein hohes Verkehrsaufkommen erhebliche Netzprobleme verursacht, die auch die Umweltleistung verschlechtern, kann die Kommission im Wege einer Durchführungsverordnung, die gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen wird, einen einheitlichen Gebührensatz für Streckenflugsicherungsdienste im gesamten

einheitlichen europäischen Luftraum sowie detaillierte Vorschriften und Verfahren für dessen Anwendung festlegen. Der einheitliche Gebührensatz nach Unterabsatz 1 wird auf der Grundlage eines gewichteten Durchschnitts der einzelnen Gebührensätze der betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten berechnet. Das aus dem einheitlichen Gebührensatz erzielte Einnahmeaufkommen wird neu aufgeteilt, um die Aufkommensneutralität bei den betreffenden Anbietern von Flugverkehrsdiensten sicherzustellen.

Artikel 22

Festlegung von Gebühren

(1) Den Luftraumnutzern werden Gebühren für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu nichtdiskriminierenden Bedingungen auferlegt, wobei der relativen produktiven Kapazität der verschiedenen betroffenen Luftfahrzeugtypen Rechnung zu tragen ist. Bei den Gebühren, die verschiedenen Luftraumnutzern für die Nutzung desselben Dienstes auferlegt werden, darf nicht nach der Staatszugehörigkeit oder der Kategorie des Luftraumnutzers unterschieden werden.

(2) Die Gebühr für die Streckenflugsicherungsdienste eines bestimmten Flugs in einer bestimmten Streckengebührenzone wird auf der Grundlage des für diese Streckengebührenzone festgesetzten Gebührensatzes und der Streckendiensteinheiten für diesen Flug berechnet. Die Gebühr setzt sich aus einer oder mehreren variablen Komponenten zusammen, die jeweils auf objektiven Faktoren beruhen.

(3) Die Gebühr für die Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug eines bestimmten Flugs in einer bestimmten An- und Abfluggebührenzone wird auf der Grundlage des für diese An- und Abfluggebührenzone festgesetzten Gebührensatzes und der An- und Abflugdiensteinheiten für diesen Flug berechnet. Für die Zwecke der Berechnung der Gebühr für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug werden Anflug und Abflug eines Fluges als ein einziger Flug angesehen. Die Gebühr setzt sich aus einer oder mehreren variablen Komponenten zusammen, die jeweils auf objektiven Faktoren beruhen.

(4) Bestimmte Luftraumnutzer, insbesondere Leichtflugzeuge und Staatsluftfahrzeuge, können von Flugsicherungsgebühren befreit werden, sofern die hierdurch entstehenden Kosten durch andere Mittel gedeckt und nicht an andere Luftraumnutzer weitergegeben werden.

(5) Die Gebühren werden so differenziert, dass die Anbieter von Flugsicherungsdiensten, die Flughäfen und Luftraumnutzer veranlasst werden, unter Beibehaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus und insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung des europäischen ATM-Masterplans Verbesserungen bei der Umweltleistung oder der Dienstqualität, unter anderem durch verstärkte Nutzung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe, Kapazitätserhöhungen, Abbau von Verspätungen und nachhaltige Entwicklung, zu fördern. Die Differenzierung besteht aus finanziellen Vor- oder Nachteilen und muss für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten aufkommensneutral sein.

Artikel 23

Anwendung der Gebührenregelung

Für die Anwendung der Gebührenregelung legt die Kommission detaillierte Anforderungen und Verfahren für die Artikel 19, 20, 21 und 22 fest, insbesondere in Bezug auf die Kostengrundlagen und die festgestellten Kosten, die Festlegung von Gebührensätzen, die Anreizregelungen und Risikoteilungsmechanismen sowie die Differenzierung von Gebühren. Diese Anforderungen und Verfahren werden in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt, der gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 37 Absatz 2 erlassen wird.

~~a) Die auf die Luftraumnutzer aufzuteilenden Kosten sind die festgestellten Kosten der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, einschließlich einer angemessenen Verzinsung von Anlageinvestitionen und Abschreibung von Vermögensgegenständen, sowie die Kosten der Instandhaltung, des Betriebs, der Leitung und der Verwaltung. Die festgestellten Kosten sind die Kosten, die von den Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene oder auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke entweder zu Beginn des Bezugszeitraums für jedes Kalenderjahr des in Artikel 11 der Rahmenverordnung genannten Bezugszeitraums oder innerhalb des Bezugszeitraums festgestellt werden, nachdem geeignete Anpassungen unter Anwendung der Warnverfahren nach Artikel 11 der Rahmenverordnung vorgenommen wurden;~~

~~b) die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigenden Kosten sind die anfallenden Kosten bezüglich der Einrichtungen und Dienste, die gemäß dem regionalen ICAO-Luftfahrtplan (ICAO Regional Air Navigation Plan), europäische Region, bereitgestellt und betrieben werden. Sie können auch die den nationalen Aufsichtsbehörden und/oder qualifizierten Stellen entstehenden Kosten sowie andere Kosten umfassen, die dem jeweiligen Mitgliedstaat und Dienstleister in Bezug auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstehen. Sie umfassen nicht die Kosten von Sanktionen, die von Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9 der Rahmenverordnung auferlegt wurden, noch die Kosten etwaiger Behebungsmaßnahmen, die von Mitgliedstaaten gemäß Artikel 11 der Rahmenverordnung auferlegt wurden;~~

~~e) in Bezug auf die funktionalen Luftraumblöcke und als Teil ihrer entsprechenden Rahmenvereinbarungen bemühen sich die Mitgliedstaaten in angemessener Weise um eine Einigung auf gemeinsame Grundsätze für die Gebührenregelung;~~

~~d) die Kosten unterschiedlicher Flugsicherungsdienste sind gemäß Artikel 12 Absatz 3 getrennt anzugeben.~~

~~e) eine Quersubventionierung zwischen Streekdiensten und Nahverkehrsbereichsdiensten ist nicht zulässig. Kosten, die sowohl Nahverkehrsbereichsdienste als auch Streekdienste betreffen, werden anhand einer transparenten Methodologie proportional zwischen Streekdiensten und Nahverkehrsbereichsdiensten aufgeteilt. Eine Quersubventionierung ist zwischen unterschiedlichen Flugsicherungsdiensten in einer der beiden Kategorien nur bei Vorliegen objektiver Gründe zulässig und sofern sie eindeutig ausgewiesen wird;~~

~~f) die Transparenz der Erhebungsgrundlage für Gebühren ist zu gewährleisten. Es sind Durchführungsvorschriften für die Bereitstellung von Informationen durch die Dienstleister festzulegen, damit die Prognosen, Ist-Kosten und Erträge der Dienstleister geprüft werden können. Informationen sind regelmäßig zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden, Dienstleistern, Luftraumnutzern, der Kommission und Eurocontrol auszutauschen.~~

~~(3) Die Mitgliedstaaten beachten bei der Festlegung der Gebühren gemäß Absatz 2 die folgenden Grundsätze:~~

~~a) Gebühren für die Verfügbarkeit von Flugsicherungsdiensten sind zu diskriminierungsfreien Bedingungen festzulegen. Bei den Gebühren, die verschiedenen Luftraumnutzern für die Nutzung desselben Dienstes auferlegt werden, darf nicht nach der Staatszugehörigkeit oder der Kategorie des Luftraumnutzers unterschieden werden;~~

~~b) eine Freistellung bestimmter Nutzer, insbesondere von Leichtflugzeugen und Staatsluftfahrzeugen, ist zulässig, sofern die hierdurch entstehenden Kosten nicht an andere Nutzer weitergegeben werden;~~

~~e) die Gebühren werden je Kalenderjahr auf der Grundlage der festgestellten Kosten festgelegt oder können unter Bedingungen festgelegt werden, die die Mitgliedstaaten für die Festsetzung des Höchstbetrags des Einheitssatzes oder der Einnahmen für jedes Jahr während eines Zeitraums von nicht mehr als fünf Jahren festsetzen;~~

~~d) mit Flugsicherungsdiensten können Erträge erwirtschaftet werden, die zur Erzielung einer angemessenen Rendite auf das Anlagekapital ausreichen und einen Beitrag zu notwendigen Kapitalverbesserungen leisten;~~

~~e) die Gebühren müssen die Kosten der Flugsicherungsdienste und einrichtungen, die für die Luftraumnutzer bereitgestellt werden, widerspiegeln; der relativen produktiven Kapazität der verschiedenen betroffenen Luftfahrzeugtypen ist dabei Rechnung zu tragen;~~

~~f) die Gebühren fördern eine sichere, effiziente, wirksame und nachhaltige Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf ein hohes Sicherheitsniveau und im Hinblick auf Kosteneffizienz sowie auf die Erfüllung der Leistungsziele und stimulieren eine integrierte Erbringung von Diensten, während die Umweltauswirkungen der Luftfahrt verringert werden. Zu diesem Zweck und im Zusammenhang mit den nationalen und regionalen Leistungsplänen oder den Leistungsplänen in Bezug auf die funktionalen Luftraumblöcke können die nationalen Aufsichtsbehörden Mechanismen schaffen, einschließlich Anreizen, die als finanzielle Vor- und Nachteile ausgestaltet sind, mit denen Flugsicherungsorganisationen und/oder Luftraumnutzer veranlasst werden, unter Beibehaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus Verbesserungen bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, wie Kapazitätserhöhungen, Abbau von Verspätungen und nachhaltige Entwicklung, zu fördern;~~

~~(4) Die Kommission nimmt die detaillierten Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren an.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 11

~~Artikel 15~~

~~Überprüfung der Einhaltung von Grundsätzen und Regeln~~

~~(1) Die Kommission trägt dafür Sorge, dass die Einhaltung der Grundsätze und Regeln der Artikel 14 und 15 in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten fortlaufend überprüft wird. Die Kommission ist bestrebt, die notwendigen Verfahren einzurichten, um auf die Fachkompetenz von Eurocontrol zurückzugreifen, und teilt die Ergebnisse der Überprüfung mit den Mitgliedstaaten, Eurocontrol und den Vertretern der Luftraumnutzer.~~

~~(2) Die Kommission führt auf Antrag eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die der Auffassung sind, dass die Grundsätze und Regeln der Artikel 14 und 15 nicht ordnungsgemäß angewendet wurden, oder von sich aus eine Untersuchung der behaupteten Nichteinhaltung oder Nichtanwendung der betreffenden Grundsätze und/oder Regeln durch. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 18 Absatz 1 teilt die Kommission die Ergebnisse der Überprüfung den Mitgliedstaaten, Eurocontrol und den Vertretern der Luftraumnutzer mit. Innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt eines Antrags und nach Anhörung des betreffenden Mitgliedstaats und des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Beratungsverfahren trifft die Kommission eine Entscheidung über die Anwendung der Artikel 14 und 15 der~~

~~vorliegenden Verordnung und darüber, ob die betreffende Praxis weiterhin angewendet werden darf.~~

~~(3) Die Kommission richtet ihre Entscheidung an die Mitgliedstaaten und unterrichtet den Dienstleister hiervon, soweit er rechtlich betroffen ist. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine anders lautende Entscheidung treffen.~~

↓ neu

Artikel 24

Überprüfung der Einhaltung des Leistungssystems und der Gebührenregelung

(1) Die Kommission überprüft regelmäßig je nach Sachlage die Einhaltung der Artikel 10 bis 17 und der Artikel 19 bis 22 sowie der in den Artikeln 18 und 23 genannten Durchführungsrechtsakte durch die Anbieter von Flugverkehrsdiensten und die Mitgliedstaaten. Die Kommission handelt im Benehmen mit der Agentur in ihrer Funktion als PRB und mit den nationalen Aufsichtsbehörden.

(2) Die Agentur in ihrer Funktion als PRB führt auf Antrag eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, einer nationalen Aufsichtsbehörde oder der Kommission eine Untersuchung zu mutmaßlichen Nichteinhaltungen nach Absatz 1 durch. Liegen Hinweise auf eine solche Nichteinhaltung vor, kann die Agentur in ihrer Funktion als PRB von sich aus eine Untersuchung einleiten. Sie schließt die Untersuchung innerhalb von vier Monaten nach Eingang eines Antrags und nach Anhörung des Mitgliedstaats, der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde und des betreffenden benannten Anbieters von Flugverkehrsdiensten ab. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 41 Absatz 1 teilt die Agentur in ihrer Funktion als PRB die Ergebnisse der Untersuchung den betreffenden Mitgliedstaaten, den betreffenden Anbietern von Flugverkehrsdiensten und der Kommission mit.

(3) Die Kommission kann eine Stellungnahme dazu abgeben, ob die Artikel 10 bis 17 sowie 19 bis 22 und die in den Artikeln 18 und 23 genannten Durchführungsrechtsakte von den Mitgliedstaaten und/oder den Anbietern von Flugverkehrsdiensten eingehalten wurden, und übermittelt diese Stellungnahme dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten und dem betreffenden Anbieter von Flugverkehrsdiensten.

↓ 550/2004 (angepasst)

⇒ neu

Artikel ~~25~~24

Transparenz der Rechnungslegung ☒ von Anbietern von Flugsicherungsdiensten ☒

(1) Ungeachtet ihrer Eigentumsverhältnisse oder Rechtsform erstellen und veröffentlichen ~~Flugsicherungsorganisationen~~ Anbieter von Flugsicherungsdiensten ⇒ jährlich ⇐ ihre Rechnungslegung ~~und lassen diese von einer unabhängigen Stelle prüfen~~. Die Rechnungslegung muss den von der Gemeinschaft ☒ Union ☒ angenommenen internationalen Rechnungslegungsstandards entsprechen. Wenn aufgrund des Rechtsstatus des ~~Dienstleisters~~ Anbieters ☒ von Flugsicherungsdiensten ☒ eine uneingeschränkte Einhaltung der internationalen Rechnungslegungsstandards nicht möglich ist, ~~hat~~ muss der ~~Dienstleister~~ Anbieter eine weitest mögliche Einhaltung ~~anzustreben~~ erzielen. ~~(2) Auf jeden Fall veröffentlichen~~

Flugsicherungsorganisationen Die Anbieter von Flugsicherungsdiensten veröffentlichen einen jährlichen Geschäftsbericht und unterziehen sich ☒ bezüglich der in diesem Absatz genannten Rechnungslegung ☒ regelmäßig einer unabhängigen Prüfung.

↓ neu

(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden und die Agentur in ihrer Funktion als PRB sind berechtigt, die Rechnungslegung der ihrer Aufsicht unterstehenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten einzusehen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, anderen Aufsichtsbehörden Zugang zu dieser Rechnungslegung zu gewähren.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 7

(angepasst)

⇒ neu

(3) ⇒ Zur Verhinderung von Diskriminierung, Quersubventionen und Wettbewerbsverzerrungen ⇐ ~~führen Anbieter von Flugsicherungsdiensten Erbringen Flugsicherungsorganisationen Dienstebündel, so erfassen sie die Kosten und Einnahmen aus den Flugsicherungsdiensten und weisen diese aus, und zwar untergliedert gemäß der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste des Artikels 14, und führen gegebenenfalls konsolidierte Konten für andere, nicht flugsicherungsbezogene Dienste~~ ⇒ jeweils getrennte Konten für ihre Flugsicherungsdienste ⇐, wie dies erforderlich wäre, wenn die ☒ diese ☒ betreffenden Dienste von verschiedenen Unternehmen ausgeführt würden. ⇒ Darüber hinaus führen Anbieter von Flugsicherungsdiensten getrennte Konten für die jeweiligen Tätigkeiten, wenn sie ⇐

↓ neu

a) gemäß Artikel 8 Absatz 1 in Auftrag gegebene Flugsicherungsdienste und nicht unter jene Bestimmung fallende Flugsicherungsdienste erbringen;

b) Flugsicherungsdienste erbringen und andere Tätigkeiten gleich welcher Art ausführen, einschließlich gemeinsamer Informationsdienste;

c) Flugsicherungsdienste in der Union und in Drittländern erbringen.

Die festgestellten Kosten, die tatsächlichen Kosten und die Einnahmen aus Flugsicherungsdiensten werden in Personalkosten, andere Betriebskosten als Personalkosten, Abschreibungskosten, Kapitalkosten, Kosten für die an die Agentur in ihrer Funktion als PRB gezahlte Gebühren und Entgelte sowie außergewöhnliche Kosten aufgeschlüsselt und unter Wahrung des Schutzes vertraulicher Informationen öffentlich zugänglich gemacht.

(4) Die gemäß Artikel 19 Absatz 6 gemeldeten Finanzdaten zu den Kosten und Einnahmen sowie sonstige für die Berechnung der Gebührensätze relevante Informationen werden von der nationalen Aufsichtsbehörde oder einer von dem betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten unabhängigen und von der nationalen Aufsichtsbehörde zugelassenen Stelle geprüft oder kontrolliert. Die Ergebnisse der Prüfung werden öffentlich zugänglich gemacht.

↓ 550/2004

~~(4) Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die berechtigt sind, die Rechnungslegung von Dienstleistern einzusehen, die Dienste in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich erbringen.~~

~~(5) Die Mitgliedstaaten können die Übergangsbestimmungen des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards⁵² auf Flugsicherungsorganisationen anwenden, die in den Geltungsbereich der genannten Verordnung fallen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 5

~~Artikel 9a~~

~~Funktionale Luftraumblöcke~~

~~(1) Bis 4. Dezember 2012 ergreifen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass funktionale Luftraumblöcke umgesetzt werden, damit die erforderliche Kapazität und Effizienz des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums erreicht und ein hohes Sicherheitsniveau aufrechterhalten sowie ein Beitrag zur Gesamtleistung des Luftverkehrssystems und zur Verringerung der Umweltauswirkungen erbracht wird.~~

~~(3) Die Mitgliedstaaten – vor allem Mitgliedstaaten, die aneinander angrenzende funktionale Luftraumblöcke einrichten – arbeiten so weit wie möglich zusammen, um die Einhaltung dieser Bestimmung zu gewährleisten. Gegebenenfalls kann sich die Zusammenarbeit auch auf Drittländer erstrecken, die an funktionalen Luftraumblöcken teilnehmen.~~

~~(2) Für funktionale Luftraumblöcke gilt insbesondere:~~

~~a) sie sind durch eine Sicherheitsanalyse untermauert;~~

~~b) sie ermöglichen eine optimale Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses;~~

~~c) sie gewährleisten die Übereinstimmung mit dem gemäß Artikel 6 der Luftraum-Verordnung festgelegten europäischen Streckennetz;~~

~~d) sie sind anhand von Kosten-Nutzen-Analysen durch ihren Zusatznutzen gerechtfertigt, einschließlich der optimalen Nutzung technischer und personeller Mittel;~~

~~e) sie gewährleisten eine reibungslose und flexible Übergabe der Zuständigkeit für die Flugverkehrskontrolle zwischen den Flugverkehrsdienststellen;~~

~~f) sie stellen die Kompatibilität zwischen den unterschiedlichen Luftraumkonfigurationen sicher und optimieren dabei unter anderem die derzeitigen Fluginformationsgebiete;~~

~~g) sie entsprechen den Bedingungen, die sich aus regionalen Übereinkünften im Rahmen der ICAO ergeben;~~

⁵² ~~ABl. L 243 vom 11.9.2002, S. 1.~~

~~h) sie halten die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehenden regionalen Übereinkünfte ein, insbesondere diejenigen mit Beteiligung europäischer Drittländer; und~~

~~i) sie fördern die Kohärenz mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen.~~

~~(3) Die Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks erfolgt ausschließlich im gegenseitigen Einvernehmen aller Mitgliedstaaten und gegebenenfalls der Drittstaaten, die für einen Teil des Luftraums innerhalb des funktionalen Luftraumblocks zuständig sind.~~

~~Bevor die Kommission von der Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks unterrichtet wird, übermitteln die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission, den anderen Mitgliedstaaten und anderen Beteiligten angemessene Informationen, damit sie Gelegenheit zur Abgabe von Bemerkungen erhalten.~~

~~(4) Falls sich ein funktionaler Luftraumblock auf einen Luftraum bezieht, der ganz oder teilweise in die Zuständigkeit von zwei oder mehr Mitgliedstaaten fällt, enthält die Vereinbarung zur Festlegung des funktionalen Luftraumblocks die erforderlichen Bestimmungen darüber, wie der Block geändert werden kann und wie ein Mitgliedstaat aus einem Block ausscheiden kann, sowie Übergangsbestimmungen.~~

~~(5) Bei Unstimmigkeiten zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten bezüglich eines grenzübergreifenden funktionalen Luftraumblocks, der Luftraum unter ihrer Zuständigkeit betrifft, können die betreffenden Mitgliedstaaten diese Angelegenheit gemeinsam dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum zur Stellungnahme unterbreiten. Die Stellungnahme ist an die betreffenden Mitgliedstaaten gerichtet. Unbeschadet des Absatzes 3 berücksichtigen die Mitgliedstaaten diese Stellungnahme in ihrem Bemühen um eine Lösung.~~

~~(6) Nachdem die Mitteilungen der Mitgliedstaaten betreffend die Vereinbarungen und Erklärungen gemäß den Absätzen 3 und 4 bei der Kommission eingegangen sind, bewertet die Kommission, ob die einzelnen funktionalen Luftraumblocke die Anforderungen gemäß Absatz 2 erfüllen, und übermittelt die Ergebnisse dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum zur Erörterung. Sollte die Kommission feststellen, dass ein oder mehrere funktionale Luftraumblocke die Anforderungen nicht erfüllen, tritt sie mit den betreffenden Mitgliedstaaten in einen Dialog ein, um sich mit ihnen auf die Maßnahmen zu einigen, die erforderlich sind, um hier entsprechend Abhilfe zu schaffen.~~

~~(7) Unbeschadet von Absatz 6 sind die in den Absätzen 3 und 4 genannten Vereinbarungen und Erklärungen der Kommission zwecks Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union mitzuteilen. Bei der Veröffentlichung ist anzugeben, wann die entsprechende Entscheidung in Kraft tritt.~~

~~(8) Bis zum 4. Dezember 2010 wird nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Beratungsverfahren eine Anleitung für die Einrichtung und Änderung von funktionalen Luftraumblocken ausgearbeitet.~~

~~(9) Die Kommission nimmt bis zum 4. Dezember 2011 und nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren Durchführungsbestimmungen betreffend die Informationen an, die der betreffende Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten vor der Einrichtung und Änderung eines funktionalen Luftraumblocks gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels zu erbringen hat/haben.~~

~~Artikel 9b~~

~~Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblocke~~

~~(1) Um die Einrichtung funktionaler Luftraumblocke zu erleichtern, kann die Kommission eine natürliche Person als Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblocke („Koordinator“)~~

~~benennen. Die Kommission wird nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren tätig.~~

~~(2) Unbeschadet von Artikel 9a Absatz 5 vermittelt der Koordinator auf Ersuchen aller betroffenen Mitgliedstaaten sowie ggf. der Drittländer, die an denselben funktionalen Luftraumblöcken teilnehmen, bei Schwierigkeiten im Rahmen der Verhandlungen, damit die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke beschleunigt wird. Der Koordinator wird auf der Grundlage eines Mandats aller betroffenen Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls der Drittländer, die an denselben funktionalen Luftraumblöcken teilnehmen, tätig.~~

~~(3) Der Koordinator handelt in Bezug auf die Mitgliedstaaten, Drittländer, die Kommission sowie die Akteure unparteiisch.~~

~~(4) Der Koordinator gibt keine Informationen weiter, die in Ausübung der Funktion erlangt wurden, es sei denn, die betroffenen Mitgliedstaaten bzw. ggf. die betroffenen Drittländer haben eine entsprechende Ermächtigung erteilt.~~

~~(5) Nach seiner Benennung erstattet der Koordinator alle drei Monate Bericht an die Kommission, den Ausschuss für den einheitlichen Luftraum sowie das Europäische Parlament. In dem Bericht werden die Verhandlungen und ihre Ergebnisse zusammengefasst.~~

~~(6) Das Mandat des Koordinators endet, sobald das letzte Abkommen über funktionale Luftraumblöcke unterzeichnet ist, spätestens jedoch bis zum 4. Dezember 2012.~~

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6

(angepasst)

⇒ neu

KAPITEL IV
⊗ NETZMANAGEMENT ⊗

Artikel 266

⊗ Netzfunktionen ~~⊗ Netzmanagement und -gestaltung~~

(1) Die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes (~~ATM-Netz~~) ~~erlauben eine optimale~~ ⇒ müssen die nachhaltige und effiziente ~~↔~~ Nutzung des Luftraums ~~↔~~ Luftraumnutzung und ⇒ knapper Ressourcen ~~↔~~ gewährleisten. ~~↔~~ Sie müssen ferner sicherstellen ~~↔~~, dass die Luftraumnutzer Flugverkehr auf ~~den bevorzugten~~ ⇒ ökologisch optimalen ~~↔~~ Flugwegen durchführen können, und ~~ermöglichen~~ dabei einen größtmöglichen Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten ~~↔~~ ermöglichen ~~↔~~. ~~Diese~~ ⇒ in den Absätzen 2 und 3 aufgeführten ~~↔~~ ~~Netzfunktionen des Netzes sollen~~ ~~↔~~ müssen ~~↔~~ ⇒ die Erreichung der unionweit geltenden Leistungsziele unterstützen und sich nach betrieblichen Anforderungen richten ~~↔~~ ~~Initiativen auf nationaler Ebene sowie auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke unterstützen und unter Wahrung der Trennung von regulativen und operativen Aufgaben umgesetzt werden.~~

(2) ~~Zur Erreichung der Ziele von Absatz 1 und unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten im Hinblick auf nationale Strecken und Luftraumstrukturen gewährleistet die Kommission, dass~~ ~~Die folgenden~~ ~~↔~~ in Absatz 1 genannten ~~↔~~ ~~↔~~ Netzfunktionen ~~↔~~ ~~↔~~ umfassen Folgendes ~~↔~~ ~~Funktionen wahrgenommen werden:~~

a) ~~Gestaltung~~ ~~↔~~ Auslegung ~~↔~~ ⇒ und Verwaltung ~~↔~~ ~~des~~ ~~der~~ europäischen ~~Streckennetzes~~ ⇒ Luftraumstrukturen ~~↔~~;

⇒ b) Verkehrsflussregelung; ~~↔~~

~~ch~~) Koordinierung knapper Ressourcen innerhalb der für die Luftfahrt vorgesehenen Frequenzbereiche, die im allgemeinen ~~↔~~ Luftverkehr ~~↔~~ ~~Flugverkehr~~ verwendet werden, insbesondere Funkfrequenzen und Koordinierung von Radar-Transponder-Codes.

↓ neu

(3) Die in Absatz 1 genannten Netzfunktionen müssen zudem Folgendes beinhalten:

a) Optimierung der Luftraumauslegung für das Netz und Erleichterung der Übertragung von Flugverkehrsdiensten durch Zusammenarbeit mit den Anbietern von Flugverkehrsdiensten und den Behörden der Mitgliedstaaten;

b) Verwaltung der Bereitstellung von Kapazitäten für die Flugverkehrskontrolle im Netz nach Maßgabe des verbindlichen Netzbetriebsplans (NOP);

c) Koordinierungs- und Unterstützungsfunktion in einer Netzkrisensituation;

d) Verkehrsflussregelung und Kapazitätsmanagement;

e) Verwaltung der Planung, Überwachung und Koordinierung der Umsetzungsmaßnahmen für den Aufbau der Infrastruktur im europäischen ATM-Netz im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse und der damit verbundenen Betriebsverfahren;

f) Überwachung der Funktion der europäischen ATM-Netzinfrastruktur.

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6

(4) Die ~~in Unterabsatz 1~~ in den Absätzen 2 und 3 aufgeführten Funktionen umfassen nicht die Annahme verbindlicher Maßnahmen allgemeiner Tragweite oder die Ausübung politischen Ermessens. ~~Sie berücksichtigen Vorschläge, die auf nationaler Ebene sowie auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke erarbeitet wurden.~~ Sie werden in Koordinierung mit Militärbehörden gemäß vereinbarter Verfahren für die flexible Nutzung des Luftraums wahrgenommen.

↓ neu

(5) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 36 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, um die in den Absätzen 2 und 3 aufgeführten Funktionen zu ergänzen, wenn dies für die Funktions- und die Leistungsfähigkeit des Netzes erforderlich ist.

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6

(angepasst)

Artikel 27

⊗ Netzmanager ⊗

↓ neu

(1) Um die in Artikel 26 genannten Ziele zu erreichen, stellt die Kommission gegebenenfalls mit Unterstützung der Agentur sicher, dass der Netzmanager durch Wahrnehmung der in Absatz 4 genannten Aufgaben die Durchführung der in Artikel 26 genannten Netzfunktionen unterstützt.

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6

(angepasst)

⇒ neu

(2) Die Kommission kann ~~nach Konsultation des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum und gemäß den in Absatz 4 genannten Durchführungsvorschriften die Aufgaben an Eurocontrol oder an eine andere unparteiische und kompetente Stelle~~ ⊗ benennen ⊗ ~~übertragen, die~~ ⇒ um die Aufgaben des Netzmanagers wahrzunehmen ⇐ ~~für die Durchführung der in Unterabsatz 1 aufgeführten Funktionen erforderlich sind.~~ Zu diesem Zweck erlässt die Kommission gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 einen Durchführungsrechtsakt. Dieser Ernennungsbeschluss enthält die Bedingungen für die Benennung, darunter auch Angaben zur Finanzierung des Netzmanagers.

(3) ⇒ Die Aufgaben des Netzmanagers ⇐ ~~Diese Aufgaben~~ werden auf ⇒ unabhängige, ⇐ unparteiische und ~~kostenwirksame~~ ⇒ kosteneffiziente ⇐ Weise ~~durchausgeführt und im Namen der Mitgliedstaaten und Beteiligten wahrgenommen.~~ Sie unterliegen einer angemessenen Lenkung ⊗ unter Anerkennung getrennter ⊗ ~~bei der die jeweils gesonderte~~ Rechenschaftspflichten für die

Erbringung von Diensten und die Regulierung ~~anerkannt wird~~ ⇒ für den Fall, dass die als Netzwerkmanager benannte zuständige Stelle auch Regulierungsaufgaben wahrnimmt. ⇐ ~~dabei werden~~ ⇒ Bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben berücksichtigt der Netzmanager ⇐ die ~~Bedürfnisse~~ ⊗ Erfordernisse ⊗ des gesamten ATM-Netzes ~~berücksichtigt~~ und ⇒ bezieht ⇐ die Luftraumnutzer, ~~und~~ ⊗ Anbieter von Flugsicherungsdiensten ⊗ ~~Flugsicherungsorganisationen~~ ⇒ , Flughafenbetreiber und das Militär ⇐ umfassend einbezogen.

↓ neu

(4) Der Netzmanager trägt zur Wahrnehmung der Netzfunktionen durch Unterstützungsmaßnahmen bei, die auf Sicherheit und Effizienz bei der Planung und dem Betrieb des Netzes unter normalen Bedingungen und in Krisensituationen abzielen, sowie durch Maßnahmen zur fortlaufenden Verbesserung des Netzbetriebs im einheitlichen europäischen Luftraum und der Gesamtleistung des Netzes, insbesondere in Bezug auf die Anwendung des Leistungssystems. Bei den Maßnahmen des Netzmanagers wird der Notwendigkeit Rechnung getragen, die Flughäfen vollständig in das Netz zu integrieren.

(5) Der Netzmanager arbeitet eng mit der Agentur in ihrer Funktion als PRB zusammen, um sicherzustellen, dass die von den einzelnen Anbietern von Flugsicherungsdiensten bereitzustellende und zwischen dem Netzmanager und diesen Anbietern im Netzbetriebsplan vereinbarte Kapazität den in Artikel 10 genannten Leistungszielen angemessen Rechnung trägt.

(6) Der Netzmanager

- a) entscheidet über Einzelmaßnahmen zur Umsetzung der Netzfunktionen sowie zur Unterstützung der effektiven Durchführung des verbindlichen Netzbetriebsplans und der Erreichung der verbindlichen Leistungsziele;
- b) berät die Kommission und stellt der Agentur in ihrer Funktion als PRB relevante Informationen über den Aufbau der ATM-Netzinfrastruktur im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan zur Verfügung, insbesondere zur Ermittlung der für das Netz erforderlichen Investitionen.

(7) Der Netzmanager trifft seine Entscheidungen im Rahmen einer kooperativen Entscheidungsfindung. Die an der kooperativen Entscheidungsfindung beteiligten Akteure handeln so weit wie möglich mit dem Ziel, die Funktions- und die Leistungsfähigkeit des Netzes zu verbessern. Die kooperative Entscheidungsfindung muss den Interessen des Netzes dienen.

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6

~~(3) Die Kommission kann die Liste der Funktionen des Absatzes 2 nach entsprechender Konsultation der Interessenvertreter der betroffenen Industrie ergänzen. Diese Maßnahmen zur~~

~~Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

↓ neu

(8) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten, die gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen werden, detaillierte Vorschriften für die Wahrnehmung der Netzfunktionen, die Aufgaben des Netzmanagers, die Entscheidungsstrukturen, einschließlich der Entscheidungsfindung, und das Krisenmanagement fest.

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6

~~(4) Detaillierte Vorschriften für die Durchführung der in diesem Artikel genannten Maßnahmen, mit Ausnahme der in den Absätzen 6 bis 9 genannten Maßnahmen, werden nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren erlassen. Diese Durchführungsvorschriften sehen insbesondere vor:~~

~~a) Koordinierung und Harmonisierung der Prozesse und Verfahren zur Erhöhung der Effizienz der Verwaltung der Frequenzen für den Luftverkehr, einschließlich der Ausarbeitung von Grundsätzen und Kriterien;~~

~~b) zentrale Funktion zur Koordinierung der rechtzeitigen Feststellung und Deckung des Bedarfs an Frequenzen in den Frequenzbereichen, die dem allgemeinen europäischen Flugverkehr zugewiesen wurden, zur Unterstützung der Schaffung und des Betriebs des europäischen Luftverkehrsnetzes;~~

~~e) zusätzliche Netzfunktionen, wie in dem ATM-Masterplan festgelegt;~~

~~d) ausführliche Festlegungen für eine kooperative Entscheidungsfindung zwischen den Mitgliedstaaten, den Flugsicherungsorganisationen und der Netzverwaltungsfunktion für die in Absatz 2 genannten Aufgaben;~~

~~e) Festlegungen für die Konsultation der relevanten Beteiligten an der Entscheidungsfindung auf nationaler und europäischer Ebene und~~

~~f) innerhalb des Funkfrequenzspektrums, das von der Internationalen Fernmeldeunion für den allgemeinen Flugverkehr zugewiesen wurde, eine Trennung der Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen der Netzverwaltungsfunktion und den nationalen Frequenzverwaltern, durch die gewährleistet ist, dass die Funktionen der nationalen Frequenzverwaltung weiterhin die Zuweisungen vornehmen, die keine Auswirkungen auf das Netz haben. In den Fällen, in denen keine Auswirkungen auf das Netz zu verzeichnen sind, arbeiten die nationalen Frequenzverwalter mit den für die Netzverwaltungsfunktionen Verantwortlichen zusammen, um die Nutzung der Frequenzen zu optimieren.~~

↓ neu

(9) Andere als die in Artikel 26 Absätze 2 und 3 genannten Aspekte der Auslegung von Luftraumstrukturen werden von den Mitgliedstaaten behandelt. Die Mitgliedstaaten berücksichtigen in diesem Zusammenhang die Luftverkehrsnachfrage, die Saisonabhängigkeit sowie die Komplexität des Luftverkehrs und der Leistungspläne. Bevor sie über diese Aspekte entscheiden,

konsultieren sie die betreffenden Luftraumnutzer oder Gruppen, die diese Luftraumnutzer vertreten, sowie gegebenenfalls die militärischen Stellen.

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6

~~(5) Andere Aspekte der Gestaltung des Luftraums als die in Absatz 2 genannten werden auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke geregelt. Dieser Gestaltungsprozess berücksichtigt die Anforderungen und die Komplexität des Verkehrs sowie Leistungspläne auf nationaler Ebene oder auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke, und er beinhaltet eine umfassende Konsultation der relevanten Luftraumnutzer oder relevanter Gruppen, die Luftraumnutzer vertreten, und gegebenenfalls der Militärbehörden.~~

~~(6) Die Mitgliedstaaten betrauen Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle unter Festsetzung entsprechender Aufsichtsvereinbarungen mit der Durchführung des Verkehrsflussmanagements.~~

~~(7) Die Durchführungsvorschriften für das Verkehrsflussmanagement, einschließlich der erforderlichen Aufsichtsvereinbarungen, werden mit dem Ziel, die verfügbare Kapazität bei der Nutzung des Luftraums zu optimieren und die Verfahren der Verkehrsflussregelung zu stärken, nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Beratungsverfahren erarbeitet und nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren angenommen. Diese Vorschriften beruhen auf Transparenz und Effizienz, damit eine flexible und zeitgerechte Kapazitätsbereitstellung im Einklang mit den Empfehlungen des regionalen ICAO-Luftfahrtplans, Europäische Region, sichergestellt ist.~~

~~(8) Die Durchführungsvorschriften für das Verkehrsflussmanagement fördern betriebliche Entscheidungen von Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern und Luftraumnutzern und erstrecken sich auf die folgenden Bereiche:~~

~~a) Flugplanung;~~

~~b) Nutzung der verfügbaren Luftraumkapazität in allen Flugphasen, einschließlich der Zuweisung von Zeitnischen und~~

~~e) Nutzung der Strecken durch den allgemeinen Flugverkehr, einschließlich~~

~~der Erstellung einer einheitlichen Veröffentlichung zur Strecken- und Verkehrsausrichtung;~~

~~Möglichkeiten zur Umleitung von allgemeinem Flugverkehr aus überlasteten Gebieten und~~

~~Prioritätsregeln für die Luftraumnutzung durch den allgemeinen Flugverkehr, insbesondere zu Zeiten hoher Auslastung und in Krisen.~~

~~(9) Bei der Ausarbeitung und Annahme der Durchführungsvorschriften berücksichtigt die Kommission gegebenenfalls und unbeschadet der Sicherheit die Übereinstimmung von Flugdurchführungsplänen und Flughafenzeitnischen sowie die notwendige Koordinierung mit benachbarten Regionen.~~

↓ neu

Artikel 28

Transparenz der Rechnungslegung des Netzmanagers

(1) Die Rechnungslegung wird vom Netzmanager erstellt, vorgelegt und veröffentlicht. Diese Rechnungslegung muss den von der Union angenommenen internationalen Rechnungslegungsstandards entsprechen. Wenn aufgrund des Rechtsstatus des Netzmanagers eine volle Einhaltung der internationalen Rechnungslegungsstandards nicht möglich ist, muss der Netzmanager diese Einhaltung in größtmöglichem Maße erzielen.

(2) Der Netzmanager veröffentlicht einen jährlichen Geschäftsbericht und wird regelmäßig einem unabhängigen Audit unterzogen.

↓ 550/2004

Artikel 10

Beziehungen zwischen Dienstleistern

~~(1) Flugsicherungsorganisationen können die Dienste anderer in der Gemeinschaft zertifizierter Dienstleister in Anspruch nehmen.~~

~~(2) Die Flugsicherungsorganisationen formalisieren ihre Arbeitsbeziehungen durch schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen, in denen die besonderen Aufgaben und Funktionen festgelegt sind, die die einzelnen Dienstleister übernehmen, und die einen Austausch von Betriebsdaten zwischen sämtlichen Dienstleistern im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr ermöglichen. Diese Vereinbarungen oder Abmachungen werden der bzw. den betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden mitgeteilt.~~

~~(3) In Fällen, in denen die Erbringung von Flugverkehrsdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich. In Fällen, in denen die Erbringung von Wetterdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich, falls sie einen Dienstleister auf ausschließlicher Grundlage gemäß Artikel 9 Absatz 1 benannt haben.~~

↓ neu

Artikel 29

Beziehungen zu den Beteiligten

Die Anbieter von Flugverkehrsdiensten richten Konsultationsverfahren zur Konsultation der relevanten Luftraumnutzer und Flugplatzbetreiber zu allen wesentlichen Aspekten der erbrachten Dienste, einschließlich der einschlägigen Änderungen der Luftraumkonfigurationen, oder zu strategischen Investitionen mit erheblichen Auswirkungen auf das Flugverkehrsmanagement und die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und/oder die Gebühren ein. Die Luftraumnutzer werden auch bei der Genehmigung strategischer Investitionspläne einbezogen. Die Kommission erlässt Maßnahmen zur Festlegung der Modalitäten der Konsultation und der Beteiligung von

Luftraumnutzern an der Genehmigung von Investitionsplänen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 6

(angepasst)

⇒ neu

Artikel 30

Beziehungen zu militärischen Stellen

Die Mitgliedstaaten ~~ergreifen~~ stellen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ~~die notwendigen Maßnahmen um sicherzustellen~~, dass zwischen den zuständigen zivilen und militärischen Stellen schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen für die Verwaltung bestimmter Luftraumblöcke geschlossen oder erneuert werden \Rightarrow , und setzen die Kommission darüber in Kenntnis \Leftarrow .

↓ 550/2004

Artikel 13

Zugang zu Daten und Datenschutz

~~(1) Im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr sind relevante Betriebsdaten zur Erfüllung der betrieblichen Erfordernisse der Beteiligten in Echtzeit zwischen allen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen auszutauschen. Die Daten dürfen nur für Betriebszwecke verwendet werden.~~

~~(2) Der Zugang zu relevanten Betriebsdaten wird den zuständigen Behörden, zertifizierten Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen diskriminierungsfrei eingeräumt. Zertifizierte Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer und Flughäfen legen Standardbedingungen für den Zugang zu ihren anderen relevanten Betriebsdaten, die nicht von Absatz 1 erfasst werden, fest. Diese Standardbedingungen sind von den nationalen Aufsichtsbehörden zu genehmigen. Die Einzelbestimmungen für derartige Bedingungen werden gegebenenfalls nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren festgelegt.~~

↓ neu

Artikel 31

Zugang zu Betriebsdaten für den allgemeinen Luftverkehr und deren Verfügbarkeit

(1) Im Hinblick auf den allgemeinen Luftverkehr müssen relevante Betriebsdaten von allen Anbietern von Flugsicherungsdiensten, Luftraumnutzern, Flughäfen und dem Netzmanager unbeschadet sicherheits- oder verteidigungspolitischer Interessen in Echtzeit und diskriminierungsfrei verfügbar gemacht werden, auch grenzüberschreitend und auf Unionsebene.

Diese Verfügbarkeit muss zertifizierten oder aufgrund einer Erklärung zugelassenen Anbietern von Flugverkehrsdiensten, Stellen mit einem nachweislichen Interesse an der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, Luftraumnutzern und Flughäfen sowie dem Netzmanager zugutekommen. Die Daten dürfen nur für Betriebszwecke verwendet werden.

(2) Die Preise für den in Absatz 1 genannten Dienst basieren auf den Grenzkosten für die Bereitstellung der Daten.

(3) Den für die Sicherheitsaufsicht, die Leistungsüberwachung und die Netzaufsicht zuständigen Behörden, einschließlich der Agentur, wird der Zugang zu relevanten Betriebsdaten nach Absatz 1 gewährt.

(4) Die Kommission kann die detaillierten Anforderungen für den Zugang zu Daten und deren Verfügbarkeit gemäß den Absätzen 1 und 3 sowie die Methode zur Festsetzung der Preise gemäß Absatz 2 festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen.

↓ 551/2004 (angepasst)

KAPITEL ~~II~~ V

~~LUFTRAUMARCHITEKTUR~~ ~~⊗~~ LUFTRAUM, INTEROPERABILITÄT UND TECHNOLOGISCHE INNOVATION ~~⊗~~

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 2

~~Artikel 3~~

~~Europäisches Fluginformationsgebiet für den oberen Luftraum (EUIR)~~

~~(1) Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten streben die Einrichtung und Anerkennung eines einzigen europäischen Fluginformationsgebietes für den oberen Luftraum (European Upper Flight Information Region, EUIR) und dessen Anerkennung durch die ICAO an. Hierzu legt die Kommission in Bezug auf Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, gegebenenfalls dem Rat gemäß Artikel 300 des Vertrags bis zum 4. Dezember 2011 eine Empfehlung vor.~~

~~(2) Das EUIR wird so gestaltet, dass es den Luftraum umfasst, der gemäß Artikel 1 Absatz 3 in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt; es kann auch den Luftraum von europäischen Drittstaaten umfassen.~~

~~(3) Die Festlegung des EUIR erfolgt unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste für den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Flugsicherungsdienste-Verordnung.~~

~~(4) Die Mitgliedstaaten sind gegenüber der ICAO weiterhin für die geografisch abgegrenzten Fluginformationsgebiete für den oberen Luftraum und für die Fluginformationsgebiete verantwortlich, die ihnen die ICAO zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung zugewiesen hatte.~~

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 3

⇒ neu

Artikel 3

Elektronische Luftfahrtinformationen

Unbeschadet der Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen durch die Mitgliedstaaten und im Einklang mit dieser Veröffentlichung legt der Netzmanager in Zusammenarbeit mit Eurocontrol ⇒ der Kommission ⇐ eine unionsweite Infrastruktur für Luftfahrtinformationen fest, um die Verfügbarkeit elektronischer Luftfahrtinformationen hoher Qualität, die leicht zugänglich dargeboten werden und den Anforderungen aller einschlägigen Nutzer hinsichtlich Datenqualität und Aktualität genügen, zu erhöhen. ⇒ Bei den auf diese Weise bereitgestellten Luftfahrtinformationen handelt es sich lediglich um die Informationen, die die grundlegenden Anforderungen nach Anhang VIII Nummer 2.1 der Verordnung (EU) 2018/1139 erfüllen. ⇐

~~(2) Für die Zwecke von Absatz 1~~

~~a) gewährleistet die Kommission die Entwicklung einer gemeinschaftsweiten Infrastruktur für Luftfahrtinformationen in Form eines elektronischen integrierten Flugberatungsportals mit uneingeschränktem öffentlichem Zugang für interessierte Beteiligte. Durch diese Infrastruktur zusammengefasst wird der Zugang zu und die Bereitstellung von erforderlichen Datenelementen wie unter anderem Luftfahrtinformationen, Informationen der Meldestellen für Flugverkehrsdienste (ARO), Flugwetterinformationen und Verkehrsflussinformationen;~~

~~b) unterstützt die Kommission die Modernisierung und Harmonisierung der Bereitstellung von Luftfahrtinformationen im weitesten Sinne in enger Zusammenarbeit mit Eurocontrol und der ICAO. Die Kommission nimmt die detaillierten Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren an.~~

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 4

Artikel 4

Luftverkehrsregeln und Luftraumklassifizierung

~~Die Kommission nimmt nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren Durchführungsvorschriften an, um~~

~~a) entsprechende Bestimmungen zu den Luftverkehrsregeln auf der Grundlage der ICAO-Richtlinien und Empfehlungen zu Luftverkehrsregeln anzunehmen;~~

~~b) die Anwendung der ICAO-Luftraumklassifizierung mit geeigneter Anpassung zu harmonisieren, um die nahtlose Erbringung von sicheren und effizienten Flugverkehrsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum zu gewährleisten.~~

↓ 551/2004 (angepasst)

~~KAPITEL III~~

~~FLEXIBLE LUFTRAUMNUTZUNG IM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM~~

↓ 551/2004 (angepasst)

⇒ neu

Artikel ~~33~~7

Flexible Luftraumnutzung

- (1) Unter Berücksichtigung der Organisation militärischer Belange in ihrem Zuständigkeitsbereich stellen die Mitgliedstaaten die ~~einheitliche~~ Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum, wie es von der ICAO beschrieben und von Eurocontrol entwickelt wurde, sicher, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ~~⇒~~ und im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan ~~⇐~~ zu erleichtern.
- (2) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission jährlich Bericht über die im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik erfolgende Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.
- (3) Erweist es sich insbesondere aufgrund der Berichte der Mitgliedstaaten als notwendig, die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum zu verbessern und zu harmonisieren, ~~⊗~~ so erlässt die Kommission Maßnahmen ~~⊗ sind nach dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung Durchführungsvorschriften~~ im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik. ~~⊗~~ Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 ~~⊗~~ ~~zu~~ erlassen.
-

↓ neu

Artikel 34

Koordinierung von SESAR

Die Stellen, die für im Unionsrecht festgelegte Aufgaben in den Bereichen der Koordinierung der SESAR-Definitionsphase, der SESAR-Entwicklungsphase und der SESAR-Errichtungsphase zuständig sind, arbeiten gegebenenfalls zusammen, um eine wirksame Koordinierung zwischen diesen drei Phasen zu gewährleisten, damit ein nahtloser und zeitnaher Übergang zwischen ihnen erreicht wird.

Alle einschlägigen zivilen und militärischen Akteure werden so weit wie möglich einbezogen.

~~Artikel 15a~~

Gemeinsame Vorhaben

~~(1) Gemeinsame Vorhaben können die erfolgreiche Umsetzung des ATM-Masterplans unterstützen. Solche Vorhaben unterstützen die Ziele dieser Richtlinie zur Verbesserung der Leistung des europäischen Luftverkehrssystems in Schlüsselbereichen wie Kapazität, Flug- und Kosteneffizienz und Umweltverträglichkeit unter Beachtung der vorrangigen Sicherheitsziele.~~

~~(2) Die Kommission kann nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren eine Anleitung betreffend die Art und Weise, wie diese Vorhaben die Umsetzung des ATM-Masterplans unterstützen können, ausarbeiten. Diese Anleitung berührt nicht die Mechanismen für die Einführung solcher Vorhaben bezüglich funktionaler Luftraumböcke, auf die sich die Beteiligten dieser Böcke geeinigt haben.~~

~~(3) Die Kommission kann ferner nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren beschließen, gemeinsame Vorhaben für das Netz betreffende Funktionen einzurichten, die von besonderer Bedeutung für die Verbesserung der Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste in Europa sind. Solche gemeinsamen Vorhaben können als förderungsfähig durch Gemeinschaftsmittel im mehrjährigen Finanzrahmen erachtet werden. Zu diesem Zweck und unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verwendung ihrer Finanzmittel führt die Kommission eine unabhängige Kosten-Nutzen-Analyse sowie geeignete Konsultationen mit den Mitgliedstaaten und einschlägigen Beteiligten gemäß Artikel 10 der Rahmenverordnung durch und untersucht alle geeigneten Möglichkeiten für die Finanzierung der Einführung solcher Vorhaben. Die förderungsfähigen Kosten der Einführung gemeinsamer Vorhaben werden im Einklang mit den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung wieder eingeholt.~~

Artikel 35

Gemeinsame Vorhaben

(1) Die Kommission kann gemeinsame Vorhaben einrichten, um die im europäischen ATM-Masterplan vorgesehenen wesentlichen betrieblichen Änderungen, die sich auf das gesamte Netz auswirken, umzusetzen.

(2) Die Kommission kann auch Entscheidungsstrukturen für gemeinsame Vorhaben und deren Durchführung einrichten.

(3) Gemeinsame Vorhaben können mit Unionsmitteln gefördert werden. Zu diesem Zweck und unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verwendung ihrer Finanzmittel führt die Kommission eine unabhängige Kosten-Nutzen-Analyse sowie geeignete Konsultationen mit den Mitgliedstaaten und einschlägigen Beteiligten gemäß Artikel 10 durch und untersucht alle geeigneten Möglichkeiten für die Finanzierung der Durchführung solcher Vorhaben.

(4) Die Kommission richtet die in den Absätzen 1 und 2 genannten gemeinsamen Vorhaben und Entscheidungsstrukturen im Wege von Durchführungsrechtsakten ein, die gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen werden.

↓ 551/2004

~~Artikel 8~~

~~Zeitweilige Aussetzung~~

~~(1) In Fällen, in denen die Anwendung des Artikels 7 mit erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten verbunden ist, können die Mitgliedstaaten die Anwendung zeitweilig unter der Bedingung aussetzen, dass sie dies der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich mitteilen.~~

~~(2) Nach der Einführung einer zeitweiligen Aussetzung der Anwendung können nach dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung für den Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betroffenen Mitgliedstaates bzw. der betroffenen Mitgliedstaaten Anpassungen der gemäß Artikel 7 Absatz 3 erlassenen Vorschriften vorgenommen werden.~~

KAPITEL ~~IV~~ VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 11

~~Artikel 17~~

~~Überarbeitung der Anhänge~~

~~Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Anhänge, um den technischen oder betrieblichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

~~Aus Gründen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission auf das in Artikel 5 Absatz 5 der Rahmenverordnung genannte Dringlichkeitsverfahren zurückgreifen.~~

↓ neu

~~Artikel 36~~

~~Ausübung der Befugnisübertragung~~

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 6 und 26 wird der Kommission für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem [Datum der Veröffentlichung dieser

Verordnung] übertragen. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 6 und 26 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 6 und 26 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

↓ 549/2004 (angepasst)

⇒ neu

Artikel ~~37~~⁵

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum (nachstehend „Ausschuss“ genannt) unterstützt, der sich aus zwei Vertretern jedes Mitgliedstaats zusammensetzt und in dem ~~ein Vertreter der~~ die Kommission den Vorsitz führt. Der Ausschuss sorgt für eine angemessene Berücksichtigung der Interessen aller Kategorien von Nutzern. ⇒ Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. ⇐

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ~~gelten die~~ gilt Artikel ~~3 und 7~~ ⇒ 4 ⇐ ~~des Beschlusses 1999/468/EG~~ ⇒ der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ⇐ ~~unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ~~gelten die~~ gilt Artikel 5 ~~und 7~~ des ~~Beschlusses 1999/468/EG~~ ~~unter Beachtung von dessen Artikel 8~~ ⇒ der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ⇐.

~~Die Frist nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 4

~~(4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

~~(5) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1, 2, 4 und 6 sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5
(angepasst)

Artikel 3810

⊗ **Konsultation der Beteiligten** ⊗

↓ neu

(1) Die Mitgliedstaaten, die nationalen Aufsichtsbehörden, die Agentur, unabhängig davon, ob sie in ihrer Funktion als PRB agiert, und der Netzmanager richten Konsultationsverfahren für eine angemessene Einbeziehung der Beteiligten für die Ausübung ihrer Aufgaben bei der Durchführung dieser Verordnung ein.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5
(angepasst)
⇒ neu

(2) Die Kommission richtet auf ⊗ Unionsebene ⊗ ~~Gemeinschaftsebene~~ ein ~~Anhörungsverfahren~~ ⊗ ein solches Verfahren ⊗ ein, ⇒ um bei Bedarf Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Verordnung zu erörtern ⇐. Der gemäß dem Beschluss 98/500/EG ⊗ der Kommission ⊗ eingerichtete Ausschuss für den sektoralen Dialog ist in die ~~Anhörung~~ ⊗ Konsultation ⊗ einzubeziehen. ~~(3) Die Anhörung der Beteiligten erstreckt sich insbesondere auf die Entwicklung und Einführung neuer Konzepte und Technologien im europäischen Flugverkehrsmanagementnetz.~~ ⇒ Ist für die Zwecke des Absatzes 3 Buchstabe e eine Konsultation in Bezug auf militärische Aspekte erforderlich, so konsultiert die Kommission neben den Mitgliedstaaten auch die Europäische Verteidigungsagentur und andere von den Mitgliedstaaten benannte Militärexperten. ⇐

(3) Zu den Beteiligten können zählen:

a) ~~Flugsicherungsorganisationen~~ ⊗ Anbieter von Flugsicherungsdiensten ⊗ ⇒ oder relevante Gruppen, die sie vertreten ⇐;

↓ neu

b) der Netzmanager;

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

(angepasst)

⇒ neu

- c) Flughafenbetreiber ⇒ oder relevante Gruppen, die sie vertreten ⇐;
- d) ~~relevante~~ Luftraumnutzer oder relevante ~~Luftraumnutzer vertretende~~ Gruppen ☒, die sie vertreten ☒;
- e) ~~militärische Stellen~~ ☒ das Militär ☒;
- f) ☒ die ☒ Herstellerindustrie; ~~und~~
- g) Vertretungsorgane des Fachpersonals; ~~;~~

↓ neu

h) relevante nichtstaatliche Organisationen.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

(angepasst)

~~Artikel 6~~

~~Branchenkonsultationsgremium~~

~~Unbeschadet der Aufgaben des Ausschusses und von Eurocontrol richtet die Kommission ein Branchenkonsultationsgremium („Industry Consultation Body“) ein, dem Flugsicherungsorganisationen, Verbände der Luftraumnutzer, Flughäfen, Flughafenbetreiber, die Herstellerindustrie und Vertretungsorgane des Fachpersonals angehören. Dieses Gremium hat allein die Aufgabe, die Kommission hinsichtlich der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums zu beraten.~~

~~Artikel 39Z~~

~~Beziehungen zu europäischen Drittländern~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

(angepasst)

⇒ neu

Die ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ und die Mitgliedstaaten streben die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Staaten an, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, und unterstützen diese Ausdehnung. Zu diesem Zweck bemühen sie sich ~~entweder~~ im Rahmen von Abkommen mit benachbarten Drittländern ~~oder im Rahmen von Abkommen über funktionale Luftraumblocke darum~~, ☒ den einheitlichen europäischen Luftraum ☒ ~~die Anwendung dieser~~

~~Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ auf diese Länder auszudehnen. Darüber hinaus bemühen sie sich um eine Zusammenarbeit mit diesen Ländern entweder im Rahmen von Vereinbarungen über Netzfunktionen oder im Rahmen der Vereinbarung zwischen der Union und Eurocontrol zur Schaffung eines allgemeinen Rahmens für eine verstärkte Zusammenarbeit, um die „europaweite Dimension“ des Flugverkehrsmanagements zu stärken.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

~~Artikel 8~~

~~Durchführungsvorschriften~~

~~(1) Zur Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften kann die Kommission Eurocontrol oder gegebenenfalls einer anderen Stelle Aufträge erteilen, in denen im Hinblick auf die Einhaltung der entsprechenden in dieser Verordnung festgelegten Fristen, die durchzuführenden Arbeiten und der zugehörige Zeitplan angegeben sind. Die Kommission wird nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren tätig.~~

~~(2) Falls die Kommission beabsichtigt, einen Auftrag gemäß Absatz 1 zu erteilen, bemüht sie sich, bestehende Regelungen zur Anhörung der Beteiligten möglichst sinnvoll anzuwenden, soweit diese Regelungen der Praxis der Kommission in Bezug auf Transparenz und Anhörungsverfahren entsprechen und nicht in Widerspruch zu ihren institutionellen Verpflichtungen stehen.~~

↓ neu

Artikel 40

Unterstützung durch andere Stellen

Die Kommission kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach dieser Verordnung Unterstützung durch andere Stellen anfordern.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1

~~Artikel 4~~

~~Sicherheitsanforderungen~~

~~Die Kommission nimmt nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren Durchführungsvorschriften mit den einschlägigen Bestimmungen der Eurocontrol Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) und nachfolgenden Änderungen dieser Anforderungen an, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, gegebenenfalls mit geeigneten Anpassungen.~~

↓ 550/2004 (angepasst)

~~KAPITEL IV~~

~~SCHLUSSBESTIMMUNGEN~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 11

(angepasst)

⇒ neu

~~Artikel 41~~18~~~~

Vertraulichkeit

(1) Weder die nationalen Aufsichtsbehörden, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die Kommission ⇒ noch die Agentur, unabhängig davon, ob in ihrer Funktion als PRB agiert, noch der Netzmanager ⇐ dürfen Informationen vertraulicher Art weitergeben, ☒ dies bezieht sich ☒ insbesondere ☒ auf ☒ Informationen über ~~Flugsicherungsorganisationen~~ ☒ Anbieter von Flugsicherungsdiensten ☒, deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenbestandteile.

(2) Absatz 1 berührt nicht das Recht auf Offenlegung durch nationale Aufsichtsbehörden ~~oder~~ die Kommission ⇒ oder die Agentur in ihrer Funktion als PRB ⇐ in den Fällen, in denen dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben wesentlich ist, wobei die Offenlegung verhältnismäßig sein muss und den berechtigten Interessen von ~~Flugsicherungsorganisationen~~ ☒ Anbietern von Flugsicherungsdiensten ☒, Luftraumnutzern, Flughäfen oder anderen einschlägigen Beteiligten am Schutz ihrer ~~Geschäftsgeheimnisse~~ ☒ sensiblen Geschäftsinformationen ☒ Rechnung zu tragen hat.

(3) Informationen und Daten, die ~~nach der in Artikel 14 genannten Gebührenregelung zur Verfügung gestellt werden, werden veröffentlicht~~ ⇒ gemäß der Gebührenregelung nach den Artikeln 19 bis 24 bereitgestellt werden, insbesondere in Bezug auf die festgestellten Kosten, die tatsächlichen Kosten und die Einnahmen der benannten Anbieter von Flugsicherungsdiensten, werden offengelegt. ⇐

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

(angepasst)

⇒ neu

~~Artikel 42~~9~~~~

Sanktionen

Die ~~Sanktionen, die die~~ Mitgliedstaaten ☒ erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen ☒ insbesondere für von Luftraumnutzern ⇒, Flugplatzbetreibern ⇐ und ~~Dienstleistern~~

~~⊗ Anbietern von Flugsicherungsdiensten ⊗ begangene Verstöße gegen diese Verordnung und gegen die in Artikel 3 genannten Maßnahmen erlassen~~ ⇒ die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu verhängen sind ⇐ ⇒ , und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen ⇐ müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

↓ 549/2004

~~Artikel 12~~

~~Überwachung, Beobachtung und Methoden zur Bewertung der Auswirkungen~~

~~(1) Die Überwachung, die Beobachtung und die Methoden zur Bewertung der Auswirkungen stützen sich auf die Vorlage jährlicher Berichte der Mitgliedstaaten über die Durchführung der aufgrund dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen und die gemäß Artikel 3 zu treffenden Maßnahmen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 6
Buchstabe a

~~(2) Die Kommission unterzieht die Anwendung dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen einer regelmäßigen Überprüfung und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht, und zwar erstmals bis zum 4. Juni 2011 und in der Folge zum Ablauf jedes Bezugszeitraums gemäß Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d. Hierzu kann die Kommission, wenn es für diesen Zweck begründet ist, von den Mitgliedstaaten Informationen anfordern, die über die Informationen hinausgehen, die die Mitgliedstaaten in ihren Berichten gemäß Absatz 1 dieses Artikels vorgelegt haben.~~

↓ 549/2004

~~(3) Zur Erarbeitung der in Absatz 2 genannten Berichte holt die Kommission die Stellungnahme des Ausschusses.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 6
Buchstabe b

~~(4) Die Berichte umfassen eine unter Bezugnahme auf die ursprünglichen Ziele und den künftigen Bedarf vorgenommene Bewertung der Ergebnisse, die mit den aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen erreicht wurden, einschließlich angemessener Informationen über die Entwicklungen in dem Sektor, insbesondere unter wirtschaftlichen, sozialen, umweltbezogenen, beschäftigungspolitischen und technologischen Aspekten, sowie über die Qualität des Dienstes, im Hinblick auf die ursprünglichen Ziele und auf künftige Bedürfnisse.~~

↴ neu

Artikel 43

Bewertung

(1) Die Kommission führt bis 2030 eine Bewertung durch, um die Anwendung dieser Verordnung zu prüfen. Hierzu kann die Kommission, wenn es für diesen Zweck begründet ist, von den Mitgliedstaaten Informationen anfordern, die für die Anwendung dieser Verordnung relevant sind.

(2) Die Kommission leitet die Ergebnisse ihrer Bewertung an das Europäische Parlament und den Rat weiter. Die Ergebnisse der Bewertung werden veröffentlicht.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 12
(angepasst)

~~Artikel 18a~~

~~Überprüfung~~

~~Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis zum 4. Dezember 2012 eine Studie vor, in der die rechtlichen, die Sicherheit und die Branche betreffenden, die wirtschaftlichen und die sozialen Auswirkungen der Anwendung der Marktgrundsätze auf die Erbringung und Benennung von Diensten in den Bereichen Kommunikation, Navigation, Überwachung und Luftfahrtinformationsdienste im Vergleich zu bestehenden oder alternativen Grundsätzen der Organisation behandelt werden und Entwicklungen in den funktionalen Luftraumblöcken und den verfügbaren Technologien berücksichtigt werden.~~

↓ 551/2004 (angepasst)

~~KAPITEL IV~~

~~SCHLUSSBESTIMMUNGEN~~

~~Artikel 10~~

~~Überprüfung~~

~~Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Rahmenverordnung erstellt die Kommission eine Prospektivstudie über die Bedingungen für die künftige Anwendung der in den Artikeln 3, 5 und 6 genannten Konzepte auf den unteren Luftraum.~~

~~Auf der Grundlage der Ergebnisse der Studie und entsprechend dem erzielten Fortschritt legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens zum 31. Dezember 2006 einen Bericht und gegebenenfalls einen Vorschlag vor, in dem die Ausweitung der Anwendung dieser Konzepte auf den unteren Luftraum oder sonstige Maßnahmen vorgesehen werden. Wird eine solche Ausweitung in Betracht gezogen, sollten die einschlägigen Entscheidungen vorzugsweise vor dem 31. Dezember 2009 getroffen werden.~~

↓ 549/2004

Artikel 44~~13~~

Schutzmaßnahmen

Diese Verordnung steht der Anwendung von Maßnahmen eines Mitgliedstaats nicht entgegen, soweit diese zur Wahrung von vitalen sicherheits- oder verteidigungspolitischen Interessen notwendig sind. Dies sind insbesondere Maßnahmen, die zwingend erforderlich sind

- a) zur Überwachung des gemäß den regionalen ICAO-Luftfahrt-Übereinkommen in seine Zuständigkeit fallenden Luftraums, einschließlich der Fähigkeit, alle diesen Luftraum nutzenden Luftfahrzeuge zu erfassen, zu identifizieren und zu bewerten, um die Sicherheit von Flügen zu gewährleisten, sowie Maßnahmen zur Erfüllung sicherheits- und verteidigungsbezogener Erfordernisse zu ergreifen,
- b) bei schwerwiegenden innerstaatlichen Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung,
- c) im Kriegsfall oder im Fall von ernsten, eine Kriegsgefahr darstellenden internationalen Spannungen,
- d) zur Erfüllung der internationalen Verpflichtungen eines Mitgliedstaats im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des Friedens und der internationalen Sicherheit,
- e) zur Durchführung militärischer Einsätze und Übungen, einschließlich der notwendigen Übungsmöglichkeiten.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 7

~~Artikel 13a~~

~~Europäische Agentur für Flugsicherheit~~

~~Bei der Durchführung der vorliegenden Verordnung sowie der Verordnungen (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004, (EG) Nr. 552/2004 und Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit⁵³ stimmen sich die Mitgliedstaaten und die Kommission in Einklang mit ihren jeweiligen Aufgaben gemäß dieser Verordnung gegebenenfalls mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit ab, um sicherzustellen, dass alle Sicherheitsaspekte ordnungsgemäß behandelt werden.~~

↓

Artikel 45

Aufhebung

⁵³

~~ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.~~

Die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, 550/2004 und 551/2004 werden aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Verordnungen gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang III zu lesen.

↓ 550/2004 (angepasst)

Artikel ~~4619~~

Inkrafttreten ☒ und Anwendung ☒

(1) Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

~~(2) Die Artikel 7 und 8 treten jedoch erst ein Jahr nach Veröffentlichung der in Artikel 6 genannten gemeinsamen Anforderungen im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.~~

↓ neu

(2) Artikel 3 Absatz 3 gilt ab dem [Amt für Veröffentlichung: Bitte Datum einfügen: 48 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung].

Die Artikel 10 bis 24 gelten ab dem 1. Juli 2023. Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sowie die auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte gelten jedoch weiterhin für die Zwecke der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung im dritten Bezugszeitraum.

Artikel 26 Absatz 3 und Artikel 32 gelten für den Netzmanager ab dem Tag, an dem ein Ernennungsbeschluss, der nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung gemäß Artikel 27 Absatz 2 angenommen wurde und diese Bestimmungen umfasst, anwendbar wird.

↓ 550/2004

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident