



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 2. Juli 2008 (03.07)
(OR. en)**

11323/08

**Interinstitutionelles Dossier:
2008/0127 (COD)**

**AVIATION 138
CODEC 906**

VORSCHLAG

der: Europäischen Kommission

vom: 27. Juni 2008

Betr.: Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2008) 388 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 25.6.2008
KOM(2008) 388 endgültig

2008/0127 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**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**

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2008) 2093}

{SEK(2008) 2094}

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem, das eine sichere, geregelte und nachhaltige Abwicklung des Luftverkehrs ermöglicht und dadurch den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr und die Freizügigkeit der Personen erleichtert.
- (2) Die Annahme der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums⁴, der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum⁵, der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum⁶ und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes⁷ (das erste Paket von Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum) durch das Europäische Parlament und den Rat hat eine solide

¹ ABl. C ...

² ABl. C ...

³ ABl. C

⁴ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

⁵ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

⁶ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

⁷ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

Rechtsgrundlage für ein nahtloses, interoperables und sicheres Flugverkehrsmanagementsystem (ATM-System) geschaffen.

- (3) Um die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums zu vollenden, ist es erforderlich, zusätzliche Rechtsvorschriften auf Gemeinschaftsebene anzunehmen, insbesondere zur Verbesserung der Leistung des europäischen Luftverkehrssystems in Schlüsselbereichen wie Sicherheit, Kapazität, Flug- und Kosteneffizienz und Umweltverträglichkeit unter Beachtung der vorrangigen Sicherheitsziele.
- (4) Als Reaktion auf den nachdrücklichen Wunsch der Branche, der Mitgliedstaaten und anderer Beteiligter, den Rechtsrahmen für den Luftverkehr in Europa zu vereinfachen und seine Wirksamkeit zu erhöhen, wurde im November 2006 die hochrangige Gruppe für den künftigen Rechtsrahmen des europäischen Luftverkehrs (im Folgenden „die hochrangige Gruppe“) eingesetzt. Diese Gruppe aus Vertretern der meisten Beteiligten legte im Juli 2007 einen Bericht mit einer Reihe von Empfehlungen vor, wie Leistung sowie Führung und Aufsicht des europäischen Luftverkehrssystems zu verbessern sind.
- (5) Auf seiner Tagung vom 7. April 2008 forderte der Rat der Europäischen Union die Kommission auf, entsprechend den Empfehlungen der hochrangigen Gruppe ein Gesamtsystemkonzept auszuarbeiten, das mit dem Konzept „von Flugsteig zu Flugsteig“ im Einklang steht, um die Sicherheit zu erhöhen, das Flugverkehrsmanagement zu verbessern und die Kosteneffizienz zu steigern.
- (6) In der 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)⁸ wird die Ausarbeitung und Umsetzung eines ATM-Masterplans gefordert. Die Umsetzung des ATM-Masterplans erfordert Regulierungsmaßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung, Einführung und Finanzierung neuer Konzepte und Technologien. Er sollte zu einem System vollständig harmonisierter und interoperabler Komponenten führen, die einen hochleistungsfähigen Luftverkehr in Europa garantieren.
- (7) Die hochrangige Gruppe empfahl, der Umwelt dieselbe Bedeutung beizumessen wie der Sicherheit und Effizienz des Luftverkehrssystems, und legte großen Wert auf die Zusammenarbeit zwischen der Branche und den Regulierungsstellen, um sicherzustellen, dass das Flugverkehrsmanagement so weit wie möglich zur Nachhaltigkeit beiträgt.
- (8) Damit die durchgängige und solide Beaufsichtigung der Dienstleistung in ganz Europa gewährleistet ist, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden über ausreichend Unabhängigkeit und Mittel verfügen.
- (9) Die Sozialpartner sollten besser über alle Maßnahmen, die merkliche soziale Auswirkungen haben, informiert und dazu angehört werden. 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

⁸ ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1.

des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene⁹ eingesetzt wurde, sollte ebenfalls gehört werden.

- (10) Um bessere Leistungen des Flugverkehrsmanagements (ATM) und der Flugsicherungsdienste (ANS) voranzutreiben, ist es erforderlich, einen Rahmen für die Festlegung, Durchführung und Durchsetzung verbindlicher Leistungsziele in Schlüsselbereichen im Einklang mit der Politik der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu schaffen. Unabdingbarer Bestandteil eines solchen Rahmens sollte ein geeignetes Verfahren für die Meldung, Prüfung, Bewertung und Verbreitung von Leistungsdaten von ATM und ANS zusammen mit einschlägigen Anreizen und negativen Anreizen sein, um die Erreichung der Ziele zu fördern.
- (11) Es ist erforderlich, das erste Paket von Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum an den technischen Fortschritt anzupassen.
- (12) Es sollte klargestellt werden, dass die Mitgliedstaaten die Benennung einer Flugsicherungsorganisation nicht mit der Begründung verweigern können, dass diese in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist oder sich im Eigentum von Staatsangehörigen jenes Mitgliedstaats befindet.
- (13) Die funktionalen Luftraumblöcke stellen wesentliche Elemente dar, die die Zusammenarbeit zwischen Flugsicherungsorganisationen verstärken, wodurch die Leistungen verbessert und Synergien geschaffen werden. Die Mitgliedstaaten sollten funktionale Luftraumblöcke bis spätestens Ende 2012 einrichten.
- (14) Für den Fall, dass die Verbesserung der Leistungen, insbesondere die Durchführung des ATM-Masterplans, die derzeit verfügbaren Mittel übersteigt, sollten Vorkehrungen zur Finanzierung gemeinsamer Vorhaben getroffen werden.
- (15) Die Berichte der Kommission für Leistungsüberprüfung von Eurocontrol und der Abschlussbericht der hochrangigen Gruppe bestätigen, dass das Streckennetz und die Luftraumstruktur nicht isoliert weiterentwickelt werden können, da jeder einzelne Mitgliedstaat einen integralen Bestandteil des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) bildet, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft.
- (16) Für den allgemeinen Flugverkehr sollte daher schrittweise ein stärker integriert betriebener Luftraum geschaffen werden.
- (17) Ein europäisches Fluginformationsgebiet (European Flight Information Region, EFIR), das sich auf den Luftraum in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten erstreckt, sollte die gemeinsame Planung und den integrierten Betrieb erleichtern und damit regionale Engpässe überwinden.
- (18) Die Luftraumnutzer sehen sich unterschiedlichen Bedingungen für den Zugang zum Luftraum der Gemeinschaft und für die Bewegungsfreiheit innerhalb dieses Luftraums gegenüber. Dies ist durch den Mangel an harmonisierten Gemeinschaftsvorschriften für den Flugbetrieb und insbesondere eine fehlende Harmonisierung der

⁹ ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1792/2006 der Kommission (ABl. L 362 vom 20.12.2006, S. 1).

Luftraumklassifizierung bedingt. Die Kommission sollte diese Vorschriften daher auf der Grundlage der ICAO-Richtlinien harmonisieren.

- (19) Das EATMN sollte im Hinblick auf die Effizienz, Sicherheit und ökologische Nachhaltigkeit des gesamten Luftverkehrsnetzes ausgelegt und umgesetzt werden. Wie in dem Bericht der Eurocontrol-Kommission für Leistungsüberprüfung zur Bewertung der Initiativen für funktionale Luftraumblöcke und ihres Beitrags zur Leistungsverbesserung („Evaluation of Functional Airspace Block Initiatives and their Contribution to Performance Improvement“) hervorgehoben wurde, könnte dies am besten durch ein koordiniertes Management des Luftverkehrsnetzes auf Gemeinschaftsebene gewährleistet werden.
- (20) Es ist von wesentlicher Bedeutung, in Bezug auf Strecken zu einer gemeinsamen, harmonisierten Luftraumstruktur zu gelangen, der gegenwärtigen und künftigen Ordnung des Luftraums gemeinsame Prinzipien zugrunde zu legen, die schrittweise Umsetzung des ATM-Masterplans zu gewährleisten, die Nutzung knapper Ressourcen zur Vermeidung unnötiger Kosten zu optimieren und den Luftraum gemäß harmonisierten Regeln zu gestalten und zu verwalten. Zu diesem Zweck sollte die Kommission für die Annahme der notwendigen rechtlich verbindlichen Vorschriften und Durchführungsbestimmungen verantwortlich sein.
- (21) Die hochrangige Gruppe hat empfohlen, bei neuen oder erweiterten Funktionen auf bestehenden Grundlagen aufzubauen und Eurocontrol mit entsprechenden Befugnissen auszustatten, wobei die Gemeinschaft einziger Vorschriftengeber sein sollte und der Grundsatz der Trennung von Regulierung und Dienstleistung eingehalten werden sollte. Folglich sollte die Kommission eine reformierte Eurocontrol, für die neue Vorkehrungen für Führung und Aufsicht gelten, mit der Durchführung von Aufgaben betrauen, die mit den im vorherigen Erwägungsgrund genannten Funktionen im Zusammenhang stehen und die nicht die Annahme verbindlicher Maßnahmen allgemeiner Tragweite oder die Ausübung politischen Ermessens umfassen. Die Wahrnehmung dieser Aufgaben durch Eurocontrol sollte unparteiisch und kostenwirksam und unter umfassender Einbeziehung der Luftraumnutzer und Flugsicherungsorganisationen erfolgen.
- (22) 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. In der Mitteilung der Kommission zu einem Aktionsplan für Flughafenkapazität, Effizienz und Sicherheit in Europa¹⁰ wird darüber hinaus die Notwendigkeit betont, die Stimmigkeit von Flugdurchführungsplänen und Flughafenzeitnischen zu gewährleisten.
- (23) Das Fehlen moderner, vollständiger, hochwertiger und aktueller Luftfahrtinformationen beeinträchtigt die Sicherheit und führt für die Luftraumnutzer zu unterschiedlichen Bedingungen beim Zugang zum Luftraum der Gemeinschaft und der dortigen Bewegungsfreiheit. Dem ATM-Masterplan Rechnung tragend sollte die Gemeinschaft die Initiative ergreifen, diesen Sektor in Zusammenarbeit mit

¹⁰ KOM(2006) 819.

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.

- (24) Um unnötige Verwaltungslasten und überlappende Überprüfungsverfahren zu vermeiden, sollten Zulassungen, die gemäß der 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 Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG¹¹ erteilt wurden, für die Zwecke der vorliegenden Verordnung akzeptiert werden, insofern sie sich auf Komponenten oder Systeme beziehen.
- (25) Die hochrangige Gruppe hat in ihrem Abschlussbericht an die Kommission empfohlen, dass das Programm SESAR sich insbesondere mit der Festlegung interoperabler Verfahren und Systeme und dem interoperablen Informationsaustausch innerhalb Europas und mit der übrigen Welt befassen sollte. Dies sollte auch die Ausarbeitung einschlägiger Normen und neuer Durchführungsbestimmungen oder gemeinschaftlicher Spezifikationen im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum umfassen.
- (26) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹² beschlossen werden.
- (27) Insbesondere sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Maßnahmen aufgrund technischer oder betrieblicher Entwicklungen zu aktualisieren sowie grundlegende Kriterien und Verfahren für die Ausübung bestimmter Netzmanagementfunktionen festzulegen. Da es sich hierbei um Maßnahmen allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung und eine Ergänzung dieser Verordnung durch die Hinzufügung von neuen nicht wesentlichen Bestimmungen bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (28) In Fällen äußerster Dringlichkeit, in denen die normalen Fristen des Regelungsverfahrens mit Kontrolle nicht eingehalten werden können, sollte die Kommission die Möglichkeit haben, das Dringlichkeitsverfahren des Artikels 5a Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG anzuwenden.
- (29) Die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 sollten daher entsprechend geändert werden –

¹¹ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

¹² ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch Beschluss Nr. 2006/512/EG (AbI. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Mit der Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums wird das Ziel verfolgt, die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu verbessern, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements (ATM) und der Flugsicherungsdienste (ANS) für den allgemeinen Flugverkehr in Europa im Hinblick darauf zu steigern, den Anforderungen aller Luftraumnutzer zu entsprechen. In Verfolgung dieses Ziels errichtet diese Verordnung einen harmonisierten Rechtsrahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums.“

(2) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

(a) Nummer 8 erhält folgende Fassung:

„8. „Luftraumnutzer“ bezeichnet die Betreiber von Luftfahrzeugen, die im allgemeinen Flugverkehr betrieben werden.“

(b) Nummer 10 erhält folgende Fassung:

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

(c) Folgende Nummer 13a wird eingefügt:

„13a. „ATM-Masterplan“ bezeichnet den vom Rat gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates zu genehmigenden Plan.“

(d) Nummer 21 wird gestrichen.

(e) Nummer 22 erhält folgende Fassung:

„22. „Flexible Luftraumnutzung“ bezeichnet ein Konzept für das Luftraummanagement, das 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“ angewendet wird.“

(f) Nummer 25 erhält folgende Fassung:

„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 Nebenfunktionen optimiert und/oder integriert sind.“

(g) Nummer 37 wird gestrichen.

(3) Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Benennung und Unabhängigkeit der nationalen Aufsichtsbehörden

1. Die Mitgliedstaaten benennen oder errichten nach ihrem Ermessen gemeinsam oder einzeln eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde aufgrund dieser Verordnung und der Maßnahmen des Artikels 3 Absatz 1 übertragen werden.

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die nationalen Aufsichtsbehörden bei der Wahrnehmung der in Absatz 1 genannten Aufgaben zumindest funktional von jeder anderen öffentlichen oder privaten Rechtsperson unabhängig sind.

3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die nationalen Aufsichtsbehörden ihre Befugnisse unparteiisch und transparent ausüben. Sie gewährleisten auch, dass das Personal der nationalen Aufsichtsbehörden und die für ihre Verwaltung verantwortlichen Personen unabhängig, unparteiisch und transparent handeln.

4. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die nationalen Aufsichtsbehörden über ausreichende personelle und finanzielle Mittel verfügen, um ihren Verpflichtungen nachkommen zu können.

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 den Absätzen 2, 3 und 4 nachzukommen.’

(4) Artikel 5 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„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.’

(5) Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„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, die Herstellerindustrie und Vertretungsorgane des Fachpersonals angehören. Dieses Gremium hat die Aufgabe, die Kommission hinsichtlich der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums zu beraten.’

(6) Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Durchführungsvorschriften

1. Die Kommission erlässt Durchführungsvorschriften, sofern dies in dieser Verordnung oder in den in Artikel 3 genannten Verordnungen ausdrücklich vorgesehen oder sonst notwendig ist, um die Ziele dieser Verordnungen zu erreichen.
2. Zur Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften kann die Kommission Eurocontrol Aufträge erteilen, in denen die durchzuführenden Arbeiten und der zugehörige Zeitplan angegeben sind. In diesem Zusammenhang bemüht sie sich, die Regelungen von Eurocontrol 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. Die Kommission wird nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 2 tätig.
3. Auf der Grundlage der nach Absatz 2 durchgeführten Arbeiten werden nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 3 Entscheidungen über die Anwendung der Ergebnisse dieser Arbeiten in der Gemeinschaft und über die Frist für ihre Umsetzung getroffen.
4. Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 3 Alternativmaßnahmen ergreifen, um die Ziele des betreffenden Auftrags zu erreichen,
 - (a) falls Eurocontrol einen ihr gemäß Absatz 2 erteilten Auftrag nicht annehmen kann oder
 - (b) falls die Kommission nach Anhörung des Ausschusses der Auffassung ist, dass
 - (i) die auf der Grundlage dieses Auftrags durchgeführten Arbeiten angesichts des festgelegten Zeitplans keine zufrieden stellenden Fortschritte machen oder
 - (ii) die Ergebnisse der durchgeführten Arbeiten nicht angemessen sind.
5. Die Kommission wird nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 3 tätig,
 - (a) falls die Kommission beschließt, Eurocontrol keinen Auftrag gemäß Absatz 2 zu erteilen, oder
 - (b) falls die anzunehmenden Durchführungsvorschriften nicht in den Aufgabenbereich von Eurocontrol fallen.’

(7) Absatz 10 wird wie folgt geändert:

- (a) In Absatz 2 erhält der zweite Spiegelstrich folgende Fassung:
– alle Gruppen von Luftraumnutzern,’

- (b) Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:
,Die Anhörung der Beteiligten erstreckt sich insbesondere auf die Entwicklung und Einführung neuer Konzepte und Technologien im europäischen Flugverkehrsmanagementnetz und umfasst Verfahren für die geeignete Beteiligung des spezifischen Ausschusses für den sektoralen Dialog, der gemäß dem Beschluss 98/500/EG der Kommission* eingesetzt wurde.’

* ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

(8) Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Leistungssystem

1. Zur Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen im einheitlichen europäischen Luftraum richtet die Kommission ein Leistungssystem ein. Dieses System umfasst insbesondere die folgenden Elemente:

- (a) periodische Überprüfung, Überwachung und Vergleich der Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen sowie Ad-hoc-Untersuchungen zu spezifischen Fragen;
- (b) Verfahren und Zuständigkeiten für Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen von allen einschlägigen Parteien, einschließlich Flughafenbetreiber, Flughafenkoordinatoren, Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer, nationale Aufsichtsbehörden, Mitgliedstaaten und Eurocontrol;
- (c) geeignete wesentliche Leistungsbereiche auf der Grundlage des ICAO-Dokuments Nr. 9854 ‚Global Air Traffic Management Operational Concept’**, gegebenenfalls angepasst an die besonderen Erfordernisse des einheitlichen europäischen Luftraums und die einschlägigen Ziele für diese Bereiche;
- (d) wesentliche Leistungsindikatoren für die Leistungsmessung und Zielfestlegung;
- (e) Festlegung gemeinschaftsweiter Leistungsziele, deren jeweiliger Bezugszeitraum mindestens drei Jahre und höchstens fünf Jahre beträgt, und geeigneter Konvergenzkriterien gemäß dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 3;
- (f) Kriterien für die Ausarbeitung nationaler oder regionaler Leistungspläne durch die nationalen Aufsichtsbehörden. Für diese Pläne gilt insbesondere:
 - Sie beruhen auf den Geschäftsplänen der Flugsicherungsorganisationen;

- sie behandeln alle Kostenbestandteile der nationalen oder regionalen Kostenbasis;
 - sie enthalten verbindliche Leistungsziele, die mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen in Einklang stehen;
 - sie sind Gegenstand von Konsultationen mit Flugsicherungsorganisationen, Vertretern von Luftraumnutzern, Flughafenbetreibern und Flughafenkoordinatoren.
- (g) Kriterien und Verfahren für Beurteilung, Genehmigung, Überwachung und Durchsetzung der nationalen oder regionalen Leistungspläne, einschließlich
- (i) Bewertung der nationalen oder regionalen Leistungspläne durch die Kommission, um sicherzustellen, dass sie die gemeinschaftsweiten Ziele zumindest insgesamt erfüllen;
 - (ii) Genehmigung der nationalen oder regionalen Leistungspläne durch die Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 3;
 - (iii) Überwachung der Umsetzung der nationalen oder regionalen Leistungspläne, einschließlich geeigneter Warnverfahren;
 - (iv) Bewertung der Leistungszielerreichung jährlich und am Ende des Bezugszeitraums sowie Festlegung neuer Ziele für den anschließenden Bezugszeitraum;
 - (v) Behebungsmaßnahmen, einschließlich geeigneter Anreize und/oder negativer Anreize, die von den Mitgliedstaaten für den Fall anzuwenden sind, dass die nationalen oder regionalen Ziele nicht jährlich oder am Ende des Bezugszeitraums erreicht werden.

2. Unbeschadet der Aufgaben des Ausschusses kann die Kommission Eurocontrol oder eine andere kompetente öffentliche Stelle benennen, die als ‚Leistungsüberprüfungsgremien‘ tätig wird. Das Leistungsüberprüfungsgremium hat die Aufgabe, die Kommission 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. Die Kommission nimmt die detaillierten Durchführungsvorschriften zu diesem Artikel gemäß Artikel 8 an.’

** Erste Ausgabe 2005.

(9) Artikel 12 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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.'

Artikel 2

Die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 2 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. 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. Darüber hinaus bemühen sich die Mitgliedstaaten um den Abschluss einer Vereinbarung über die in diesem Artikel vorgesehene Beaufsichtigung, wobei sie die bereits durchgeführten Beaufsichtigungsmaßnahmen gegenseitig anerkennen, ebenfalls hinsichtlich Flugsicherungsorganisationen, die die Dienste in einem anderen Mitgliedstaat als dem erbringen, in dem sich ihre Hauptbetriebsstätte befindet.’

(2) Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Sicherheitsanforderungen

Die Kommission nimmt nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung 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 und Verbesserungen.’

(3) Artikel 5 wird gestrichen.

(4) Artikel 7 Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„6. Unbeschadet der Artikel 8 und 9 eröffnet die Erteilung eines Zeugnisses den Flugsicherungsorganisationen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen Mitgliedstaaten, anderen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen in der Gemeinschaft anzubieten.’

(5) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf ausschließlicher Grundlage 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.

Die Mitgliedstaaten können die Benennung eines Flugverkehrsdienstleisters nicht mit der Begründung verweigern, dass ihre innerstaatlichen Rechtssysteme vorschreiben, dass Dienstleister für Flugverkehrsdienste, die Dienste im Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betreffenden Mitgliedstaats erbringen,

- (a) unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum dieses Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen sein müssen oder
- (b) ihre Hauptbetriebsstätte oder eingetragene Niederlassung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats haben müssen oder
- (c) nur Einrichtungen in diesem Mitgliedstaat nutzen dürfen.'

(b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. In Bezug auf funktionale Luftraumblöcke, die nach Artikel 9a festgelegt wurden und sich über den Luftraum im Zuständigkeitsbereich mehrerer Mitgliedstaaten erstrecken, benennen die betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 spätestens einen Monat vor der Umsetzung des Luftraumblocks gemeinsam einen oder mehrere Dienstleister für Flugverkehrsdienste.“

(6) Folgender Artikel 9a wird eingefügt:

„Artikel 9a

Funktionale Luftraumblöcke

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass funktionale Luftraumblöcke möglichst bald und spätestens bis Ende 2012 eingerichtet werden, damit eine größtmögliche 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. Die Mitgliedstaaten arbeiten so weit wie möglich zusammen, um die Einhaltung dieser Bestimmung zu gewährleisten.

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 sind anhand von Kosten-Nutzen-Analysen durch ihren Zusatznutzen gerechtfertigt, einschließlich der optimalen Nutzung technischer und personeller Mittel,

- (d) sie gewährleisten eine reibungslose und flexible Übergabe der Zuständigkeit für die Flugverkehrskontrolle zwischen den Flugverkehrsdienststellen,
- (e) sie stellen die Kompatibilität zwischen den unterschiedlichen Luftraumkonfigurationen sicher,
- (f) sie entsprechen den Bedingungen, die sich aus regionalen Übereinkünften im Rahmen der ICAO ergeben, und
- (g) sie halten die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehenden regionalen Übereinkünfte ein, insbesondere diejenigen mit Beteiligung europäischer Drittländer.

3. Die Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks erfolgt ausschließlich im gegenseitigen Einvernehmen aller Mitgliedstaaten, die für einen Teil des Luftraums innerhalb des funktionalen Luftraumblocks zuständig sind, oder durch eine Erklärung eines Mitgliedstaats, falls der im Block enthaltene Luftraum vollständig in seine Zuständigkeit fällt. Vor der Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks übermitteln die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission, den anderen Mitgliedstaaten und anderen Beteiligten angemessene Informationen, damit die Einhaltung der in Absatz 2 genannten Kriterien geprüft werden kann und 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. Die in den Absätzen 3 und 4 genannten Entscheidungen sind der Kommission zwecks Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union mitzuteilen. Bei der Veröffentlichung ist anzugeben, wann die entsprechende Entscheidung in Kraft tritt.

7. Die Kommission nimmt die detaillierten Durchführungsvorschriften zu diesem Artikel gemäß Artikel 8 der Rahmenverordnung an.'

(7) Artikel 12 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. Erbringen Flugsicherungsorganisationen Dienstebündel, so erfassen sie in ihrer Rechnungslegung die jeweiligen Kosten und Einnahmen für die Flugsicherungsdienste und weisen diese aus, und zwar untergliedert gemäß den Gebühregrundsätzen des Artikels 14, und führen gegebenenfalls konsolidierte

Konten für andere, nicht flugsicherungsbezogene Dienste, wie dies erforderlich wäre, wenn die betreffenden Dienste von verschiedenen Unternehmen erbracht würden.’

(8) Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„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.’

(9) Absatz 15 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

(i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„(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.’

(ii) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„(b) Die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigenden Kosten sind die anfallenden Kosten bezüglich der Einrichtungen und Dienste, die gemäß dem regionalen ICAO-Flugsicherungsplan (ICAO Regional Air Navigation Plan), europäische Region, bereitgestellt und betrieben werden. Sie können auch die den nationalen Aufsichtsbehörden und/oder anerkannten Organisationen 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 Absatz 1 Buchstabe g Ziffer v der Rahmenverordnung auferlegt wurden.’

(iii) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„(d) Eine Quersubventionierung zwischen Streckendiensten und Nahverkehrsbereichsdiensten ist nicht zulässig. Sie ist zwischen unterschiedlichen Flugsicherungsdiensten in einer der beiden Kategorien

nur bei Vorliegen objektiver Gründe zulässig und sofern sie eindeutig ausgewiesen wird.’

(b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

(i) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten halten bei der Festlegung der Gebühren gemäß Absatz 2 die folgenden Grundsätze ein:“

(ii) Nach Buchstabe b wird folgender Buchstabe eingefügt:

„(ba) Die Gebühren werden je Kalenderjahr festgelegt und decken einen Zeitraum von mindestens drei Jahren und höchstens fünf Jahren ab.“

(iii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„(c) Mit Flugsicherungsdiensten können Erträge erwirtschaftet werden, die zur Erzielung einer angemessenen Rendite auf das Anlagekapital ausreichen und einen Beitrag zu notwendigen Kapitalverbesserungen leisten.“

(iv) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„(e) Die Gebühren müssen eine sichere, effiziente, wirksame und nachhaltige Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf ein hohes Sicherheitsniveau und im Hinblick auf Kosteneffizienz und eine integrierte Erbringung von Diensten fördern. Zu diesem Zweck und im Zusammenhang mit den nationalen und regionalen Leistungsplänen 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.“

(c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Die Kommission kann gemäß dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung entscheiden, dass Gebühren zur Finanzierung gemeinsamer Vorhaben genutzt werden, mit denen bestimmte Kategorien von Luftraumnutzern und/oder Flugsicherungsorganisationen unterstützt werden sollen, um so die kollektive Infrastruktur für die Flugsicherung, die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die Luftraumnutzung zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf das zur Umsetzung des ATM-Masterplans Nötige. In den Entscheidungen ist das gemeinsame Vorhaben anzugeben und sind insbesondere der Zeitplan für die Umsetzung, die den Luftraumnutzern anzulastenden Kosten und deren Aufteilung auf die Mitgliedstaaten festzulegen.“

5. Die Kommission nimmt die detaillierten Durchführungsvorschriften zu diesem Artikel gemäß Artikel 8 der Rahmenverordnung an.“

(10) Artikel 16 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„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 und teilt die Ergebnisse der Überprüfung mit den Mitgliedstaaten, Eurocontrol und den Vertretern der Luftraumnutzer. Innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt eines Antrags und nach Anhörung des betreffenden Mitgliedstaats und des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung trifft die Kommission eine Entscheidung über die Anwendung der Artikel 14 und 15 und darüber, ob die betreffende Praxis weiterhin angewendet werden darf.“

(11) Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

Überarbeitung der Anhänge

Die Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen der Anhänge, durch die technischen oder betrieblichen Entwicklungen Rechnung getragen wird, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung erlassen.

In Fällen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission auf das Dringlichkeitsverfahren des Artikels 5 Absatz 5 der Rahmenverordnung zurückgreifen.“

(12) Artikel 18 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„1. Weder die nationalen Aufsichtsbehörden, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die Kommission dürfen Informationen vertraulicher Art weitergeben.

2. Absatz 1 berührt nicht das Recht auf Offenlegung durch nationale Aufsichtsbehörden oder die Kommission 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 Geschäftsgeheimnisse Rechnung zu tragen hat.“

(13) Folgender Artikel 18a wird eingefügt:

„Artikel 18a

Überprüfung

1. Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Rahmenverordnung, spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung, erstellt die Kommission eine Prospektivstudie über die Bedingungen für die künftige Anwendung der Marktgrundsätze auf die Erbringung und Benennung von Diensten in den Bereichen Kommunikation, Navigation, Überwachung, Flugwetter und Luftfahrtinformationen.
2. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Studie und entsprechend dem erzielten Fortschritt legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht und gegebenenfalls einen Vorschlag vor, in dem die Ausweitung der Marktgrundsätze auf einen oder mehrere der in Absatz 1 genannten Dienste oder sonstige Maßnahmen vorgesehen werden.'

Artikel 3

Die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 wird gestrichen.
- (2) Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Einheitliches europäisches Fluginformationsgebiet (EFIR)

1. Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten beantragen bei der ICAO die Einrichtung und Anerkennung eines einheitlichen europäischen Fluginformationsgebietes (EFIR). Hierzu legt die Kommission in Bezug auf Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, gegebenenfalls dem Rat gemäß Artikel 300 des Vertrags spätestens bis [...] ¹³ eine Empfehlung vor.
2. Das EFIR 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 europäischer Drittstaaten umfassen.
3. Die Festlegung des EFIR 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.'

- (3) Folgender Artikel 3a wird eingefügt:

¹³ Vier Jahre nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung.

„Artikel 3a

Luftfahrtinformationen

1. Unbeschadet der Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen durch die Mitgliedstaaten gewährleistet die Kommission in Zusammenarbeit mit Eurocontrol die Verfügbarkeit elektronischer Luftfahrtinformationen hoher Qualität, die auf harmonisierte Weise dargeboten werden und den Anforderungen aller einschlägigen Nutzer hinsichtlich Datenqualität und Aktualität entsprechen.

2. Für die Zwecke von Absatz 1

- (a) entwickelt die Kommission eine gemeinschaftsweite Infrastruktur für Luftfahrtinformationen in Form eines elektronischen integrierten Flugberatungsportals mit uneingeschränktem öffentlichem Zugang. 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.

3. Die Kommission nimmt die detaillierten Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel gemäß Artikel 8 der Rahmenverordnung an.'

(4) Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Luftverkehrsregeln und Luftraumklassifizierung

Die Kommission nimmt gemäß dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung Durchführungsvorschriften an, um

- (a) die entsprechenden Bestimmungen von ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen zu Luftverkehrsregeln, gegebenenfalls mit geeigneten Anpassungen und Verbesserungen, zu übernehmen;
- (b) die Anwendung der ICAO-Luftraumklassifizierung, gegebenenfalls mit geeigneten Anpassungen und Verbesserungen, zu harmonisieren, um die nahtlose Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum zu gewährleisten.'

(5) Artikel 5 wird gestrichen.

(6) Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Netzmanagement und -auslegung

1. Das Flugverkehrsmanagementnetz (ATM-Netz) erlaubt eine optimale Luftraumnutzung und gewährleistet, dass die Luftraumnutzer Flugverkehr auf den vorgezogenen Flugwegen durchführen können, und ermöglicht dabei einen größtmöglichen Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten.

2. Zur Erreichung der Ziele von Absatz 1 gewährleistet die Kommission, dass die folgenden Funktionen wahrgenommen werden:

- (a) Auslegung des europäischen Streckennetzes;
- (b) Koordinierung und Zuweisung knapper Ressourcen, insbesondere Funkfrequenzen und Radar-Transponder-Codes;
- (c) zusätzliche Funktionen des ATM-Netzes gemäß Festlegung im ATM-Masterplan.

Die Kommission kann unter eigener Kontrolle und Verantwortung Aufgaben an Eurocontrol übertragen, die mit der Durchführung der oben genannten Funktionen zusammenhängen und nicht die Annahme verbindlicher Maßnahmen allgemeiner Tragweite oder die Ausübung politischen Ermessens umfassen. Diese Aufgaben werden auf unparteiische und kostenwirksame Weise durchgeführt; dabei werden die Bedürfnisse des gesamten ATM-Netzes berücksichtigt und die Luftraumnutzer und Flugsicherungsorganisationen umfassend einbezogen.

3. Die Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieses Artikels durch Hinzufügung, die mit der Festlegung der grundlegenden Kriterien und Verfahren für die Ausübung der in Absatz 2 genannten Funktionen im Zusammenhang stehen, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung erlassen.

4. Detaillierte Vorschriften für die Durchführung der in Absatz 3 genannten Maßnahmen werden nach dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung erlassen. Einzelmaßnahmen, die in diesen Durchführungsvorschriften vorgesehen sind, werden von der Kommission erlassen. Die Durchführungsvorschriften können vorsehen, dass aus Dringlichkeitsgründen bestimmte Arten von Einzelentscheidungen von Eurocontrol gemäß von der Kommission vorgegebenen Leitlinien getroffen werden.

5. Andere Aspekte der Auslegung des Luftraums als die in Absatz 2 genannten werden auf nationaler oder regionaler Ebene geregelt. Bei diesem Prozess der Auslegung werden die Anforderungen und die Komplexität des Verkehrs berücksichtigt und es erfolgt eine umfassende Konsultation aller Gruppen betroffener Luftraumnutzer.

6. Die Mitgliedstaaten betrauen Eurocontrol mit der Durchführung des Verkehrsflussmanagements gemäß einer nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung erlassenen Durchführungsvorschrift und im Einklang mit den von der Kommission gemäß Artikel 9 festgelegten Anforderungen.'

(7) Dem Artikel 9 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„3. Die Durchführungsvorschriften regeln auch die Übereinstimmung von Flugdurchführungsplänen und Flughafenzeitnischen sowie die notwendige Koordinierung mit benachbarten Regionen.“

Artikel 4

Die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 wird wie folgt geändert:

(1) Folgender Artikel 6a wird eingefügt:

„Artikel 6a

Alternative Überprüfung der Einhaltung von Vorschriften

Ein gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ausgestelltes Zeugnis gilt, insofern es sich auf Komponenten oder Systeme bezieht, für die Zwecke von Artikel 5 und 6 dieser Verordnung als EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung oder als EG-Prüferklärung, wenn es den Nachweis der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung und der einschlägigen Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität einschließt.“

(2) Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Überarbeitung der Anhänge

Die Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen der Anhänge, durch die technischen oder betrieblichen Entwicklungen Rechnung getragen wird, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung erlassen.

In Fällen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission auf das Dringlichkeitsverfahren des Artikels 5 Absatz 5 der Rahmenverordnung zurückgreifen.“

(3) Anhang II wird wie folgt geändert:

(a) In Teil A erhält der erste Absatz von Ziffer 2, Unterstützung neuer Betriebskonzepte, folgende Fassung:

„Das europäische Flugverkehrsmanagementnetz (EATMN), seine Systeme und deren Komponenten haben auf koordinierter Grundlage neue vereinbarte und validierte Betriebskonzepte zu unterstützen, die der Verbesserung von Qualität, Nachhaltigkeit und Effektivität der Flugsicherungsdienste, insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Kapazität, dienen.“

- (b) Teil B wird wie folgt geändert:
- (i) Der erste Absatz von Ziffer 3.1.2, Unterstützung neuer Betriebskonzepte, erhält folgende Fassung:
,Systeme für die Flugdatenverarbeitung müssen die schrittweise Einführung fortgeschrittener, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte für alle Flugphasen unterstützen, insbesondere wie im ATM-Masterplan vorgesehen.'
 - (ii) Ziffer 3.2.2, Unterstützung neuer Betriebskonzepte, erhält folgende Fassung:

,3.2.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte
Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung haben schrittweise verfügbare neue Quellen von Überwachungsinformationen so einzubeziehen, dass die Dienstgüte insgesamt verbessert wird, insbesondere wie im ATM-Masterplan vorgesehen.'
 - (iii) Ziffer 4.2, Unterstützung neuer Betriebskonzepte, erhält folgende Fassung:

,4.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte
,Kommunikationssysteme haben die Einführung fortgeschrittener, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte für alle Flugphasen zu unterstützen, insbesondere wie im ATM-Masterplan vorgesehen.'

Artikel 5
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 6 Absätze 2 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 in der durch diese Verordnung geänderten Fassung gelten ab dem in den jeweiligen Durchführungsvorschriften genannten Datum, spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

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

FINANZBOGEN

1. **BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS**

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums, der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum, der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes

2. **ABM/ABB-RAHMEN**

Politikbereich(e) und Tätigkeit(en):

Tätigkeit: „Land-, Luft- und Seeverkehr“

Ziel: „Gewährleistung der Umsetzung des Binnenmarkts bei Verkehrsdienstleistungen“

3. **HAUSHALTSLINIEN**

3.1. **Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:**

06 02 03 – Verkehrssicherheit

3.2. **Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:**

Die Vorschläge betreffen die Änderung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften. Grundsätzlich ist die Dauer unbeschränkt. Aus praktischen Gründen wird der Zeitraum von der erwarteten Verabschiedung (2009) bis zum Ende der finanziellen Vorausschau (2013) betrachtet.

3.3. **Haushaltstechnische Merkmale:**

Haus-haltslinie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerber-ländern	Rubrik der Finanziellen Vorausschau
	NOA	NGM ¹⁴	Nein	Nein	Nein	Nein
	NOA	GM	Nein	Nein	Nein	Nein

¹⁴ Nichtgetrennte Mittel.

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. € (gerundet auf 3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Ab-schnitt Nr.		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Ins-gesamt
------------------	----------------	--	------	------	------	------	------	------	------------

Operative Ausgaben¹⁵

Verpflichtungs-ermächtigungen (VE)	8.1.	a		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben¹⁶

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

REFERENZBETRAG INSGESAMT

Verpflichtungs-ermächtigungen		a+c		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250
Zahlungsermächtigungen		b+c		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben¹⁷

Personalausgaben und Nebenkosten (NGM)	8.2.5.	d	0,117	0,117	0,234	0,234	0,234	0,234	1,170
Sonstige im Referenzbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personalausgaben und Nebenkosten (NGM)	8.2.6.	e		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,290

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c +d +e	0,117	1,425	2,542	2,542	2,542	2,542	11,710
---	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

¹⁵ Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

¹⁶ Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

¹⁷ Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c +d +e	0,117	1,425	2,542	2,542	2,542	2,542	11,710
--	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

Angaben zur Kofinanzierung

Sehen die Vorschläge eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. € (gerundet auf 3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 und Folge- jahre	Ins- gesamt
.....	f							
VE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c +d +e +f							

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- Die Vorschläge sind mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Die Vorschläge machen eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.
- Die Vorschläge erfordern möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung¹⁸ (z.B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

- Die Vorschläge haben keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

in Mio. € (gerundet auf 1 Dezimalstelle)

Haushaltslinie	Einnahmen	Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme					
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁹

¹⁸ Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

¹⁹ Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

	a) Einnahmen nominal					
	b) Veränderung bei den Einnahmen					

4.2. Humanressourcen - Vollzeitäquivalent (Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) – Einzelheiten hierzu siehe Ziffer 8.2.1.

Jährlicher Bedarf	Jahr 2008	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 und Folgejahre
Erforderliche Humanressourcen insgesamt	1	1	2	2	2	2

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf

Durchführung und Überwachung der Umsetzung von Rechtsvorschriften im Bereich des Flugverkehrsmanagements.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz der Vorschläge mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergien

Die Weiterentwicklung des Luftverkehrsmarkts setzt eine solide Infrastruktur voraus. Das Flugverkehrsmanagement (ATM) ist – zusammen mit den Flughäfen – Teil dieser Infrastruktur. Die Effizienz dieses transeuropäischen Netzes erfordert ein Tätigwerden der Gemeinschaft, umso mehr, als es sich beim Flugverkehrsmanagement um ein natürliches Monopol handelt.

Die Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum erleichtern die Durchführung und Umsetzung des SESAR-Masterplans.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik

Gewährleistung der Umsetzung des Binnenmarkts bei Verkehrsdienstleistungen.

Die spezifischen Ziele betreffen Flugsicherungsdienste. Steigerung der Netzleistung, um die Weiterentwicklung der Zivilluftfahrt durch Regulierung des Flugverkehrsmanagements zu fördern. Das derzeitige System unverbindlicher Leistungsvergleiche wird in ein Regulierungssystem umgewandelt, um die Systemleistung zu steigern. Die Kommission legt die Leistungsziele fest und stützt sich dabei auf ein unabhängiges Leistungsüberprüfungsgremium. Der Ausschuss für den einheitlichen europäischen Luftraum, der durch die geltenden Rechtsvorschriften geschaffen wurde, wird an dem Regulierungsverfahren ebenfalls beteiligt.

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben)

- Zentrale Verwaltung**
 - direkt durch die Kommission
 - indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
 - Exekutivagenturen
 - die von den Gemeinschaften geschaffenen Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
 - einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden
- Geteilte oder dezentrale Verwaltung**
 - mit Mitgliedstaaten
 - mit Drittländern
- Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)**

Ergänzende Bemerkungen:

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

Die Auswirkungen auf die Leistung werden nicht nur überwacht, aber die Leistungsüberprüfung und -regulierung sind zentrale Konzepte der Reform. Als natürliches Monopol hat das Flugverkehrsmanagement besondere Leistungsziele zu erfüllen. Diese Ziele werden auch in enger Konsultation mit den Luftraumnutzern, die das System als Kunden finanzieren, und den Flugsicherungsorganisationen als Anbieter der Dienste festgelegt.

Mit dem einheitlichen europäischen Luftraum wurde ein institutioneller Rahmen geschaffen, der es den Beteiligten, insbesondere den Luftraumnutzern, ermöglicht, Bedenken bezüglich der Effizienz der Maßnahmen zu äußern.

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung

Die Vorschläge für die Rechtsakte wurden auf der Grundlage zweier Berichte ausgearbeitet. Die Kommission ersuchte die Kommission für Leistungsüberprüfung (Performance Review Commission) von Eurocontrol, eine unabhängige Bewertung der Auswirkungen des einheitlichen europäischen Luftraums auf die Leistung des Flugverkehrsmanagementsystems vorzunehmen.

Die hochrangige Gruppe zum künftigen Rechtsrahmen der Luftfahrt²⁰ hat die politische Richtung angegeben, in die Vorschläge gehen sollten. Die Gruppe forderte die durchgängige Anwendung der ‚Gemeinschaftsmethode‘, bei der Entscheidungen auf europäischer Ebene mit qualifizierter Mehrheit getroffen werden, während die Umsetzung in enger Partnerschaft zwischen den Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft erfolgt.

6.2.2. *Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen)*

Die in Ziffer 6.2.1 genannten Berichte beruhen auf den gegenwärtigen Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum, somit handelt es sich um Ex-post-Bewertungen bezüglich des ersten Maßnahmenpakets zum einheitlichen europäischen Luftraum und um Ex-ante-Bewertungen bezüglich des zweiten Maßnahmenpakets zum einheitlichen europäischen Luftraum.

6.2.3. *Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen*

Mit den Vorschlägen werden jährliche Bewertungen (mit 5-Jahres-Planungszeiträumen) eingeführt, um die Leistung des System zu regulieren, was eine intensive und ständige Bewertung der Effizienz der Rechtsvorschriften erfordert.

7. **BETRUGSBEKÄMPFUNGSMAßNAHMEN**

Entfällt.

²⁰ High Level Group on the Future Aviation Regulatory Framework, 2007, ‘*A framework for driving performance improvement*’, Brüssel, 47 S.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele der Vorschläge und Finanzbedarf

Ziele, Maßnahmen und Outputs (bitte angeben)	Art der Outputs	Durchschnittskosten	2008		2009		2010		2011		2012		Jahr n+5 und Folgejahre		Zahl der Outputs
			Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 ²¹ Leistungsregulierung															
Aktion 1: Unterstützung des Eurocontrol-Rahmenvertrags (06 02 03)	Bewertung der ATM-Branche anhand von Leistungszielen														
– Output 1			0		1		2		2		2		2		
Aktion 2 Durchführung von Studien im Bereich ATM (06 02 03)	Berichte														
– Output 1			0		0,25		0,25		0,25		0,25		0,25		
GESAMTKOSTEN			0		1,25		2,25		2,25		2,25		2,25		

²¹ Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

8.2. Verwaltungskosten

8.2.1. Anzahl und Art der erforderlichen Humanressourcen

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		Jahr 2008	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte und Bedienstete auf Zeit ²² (XX 01 01)	A*/AD	1	2	2	2	2	2
	B*, C*/AST						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ²³							
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal ²⁴							
GESAMT			1	2	2	2	2

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

Die Leistungsregulierung erfordert einen intensiven Prozess der Bewertung der Leistung der ATM-Branche, die Festlegung von Leistungszielen auf Gemeinschaftsebene, die Bestätigung dieser allgemeinen Ziele, einen Prozess der Umsetzung dieser netzweiten Ziele in lokale Ziele unter Konsultation der Luftraumnutzer sowie die Verabschiedung lokaler Ziele durch die Kommission.

Darüber hinaus hat die Kommission die Effizienz der Netzverwaltungsfunktion zu gewährleisten. Dies erfordert die Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften und die Überwachung.

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

²² Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²³ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²⁴ Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)

in Mio. € (gerundet auf 3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	GESAMT
1 Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							
Exekutivagenturen ²⁵							
Sonstige technische und administrative Unterstützung							
– <i>intra muros</i>							
– <i>extra muros</i>							
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. € (gerundet auf 3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr 2008	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (06 0 01)		0,117	0,234	0,234	0,234	0,234
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)						
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)		0,117	0,234	0,234	0,234	0,234

Berechnung – *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

²⁵ Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

Berechnung – *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal*

8.2.6. Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. € (gerundet auf 3 Dezimalstellen)

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	GE-SAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen							
XX 01 02 11 02 - Sitzungen & Konferenzen							
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse ²⁶		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,290
XX 01 02 11 04 - Studien und Konsultationen							
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme							
2 Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)							
3 Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)							
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personalausgaben und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,290

Berechnung – *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*

²⁶ Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.