



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 17. März 2014
(OR. en)**

7382/14

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

CODEC	674
AVIATION	67
PE	136

INFORMATORISCHER VERMERK

des	Generalsekretariats
für den	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung) – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Straßburg, 10.-13. März 2014)

I. EINLEITUNG

Der Berichterstatter, Herr Marian-Jean MARINESCU (PPE – RO), hat im Namen des Ausschusses für **Verkehr** und Fremdenverkehr einen Bericht zu dem obengenannten Vorschlag vorgelegt. Der Bericht enthielt 143 Abänderungen (Abänderungen 1-143).

Darüber hinaus waren von den Fraktionen S&D, ECR und GUE/NGL vier weitere Abänderungen (Abänderungen 144-147) eingereicht worden.

II. AUSSPRACHE

Die Aussprache über den Vorschlag fand am 11. März 2014 statt. Es handelte sich dabei um eine gemeinsame Aussprache über zwei Vorschläge für Verordnungen über den einheitlichen europäischen Luftraum: **die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums und Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste** ¹.

Der Berichterstatter über den Vorschlag über **die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums**, Herr Marian-Jean MARINESCU (PPE – RO), eröffnete die Aussprache und

- gab einen kurzen Überblick über den europäischen Luftverkehrssektor: es gibt ca. 26.000 Flüge pro Tag, 600 Mio. Passagiere pro Jahr, mehr als 500.000 Arbeitsplätze bei den Fluggesellschaften (Boden- und Flugpersonal) und knapp 100.000 Arbeitsplätze bei der Flugverkehrskontrolle und Verwaltung. Weil die Flugverkehrskontrolle auf den nationalen Grenzen beruhe und ein Monopol der Mitgliedstaaten – das letzte seiner Art in Europa – darstelle, seien die Flughäfen überlastet und die Flugrouten kompliziert;
- erklärte, dass die Gesetzgebung alle Akteure berücksichtigen sollte und die Luftraumarchitektur nicht auf Grenzen, sondern auf Effizienzerwägungen und direkten Flugrouten beruhen sollte. Dadurch könnten bei einem durchschnittlichen zweistündigen Flug 15 Minuten eingespart und weniger Treibstoff verbraucht werden, wodurch die Emissionen, die Kosten sowie die Flugticketpreise sinken würden;
- erinnerte daran, dass mit den bisherigen Verordnungen über den einheitlichen europäischen Luftraum bei diesen Zielen gewisse Fortschritte erzielt worden seien. Im Hinblick auf die Kostensenkung, die Umgestaltung des Luftraums und die direkten Routen seien jedoch keine wirklichen Fortschritte zu verzeichnen gewesen. Die nationalen Behörden und die Gewerkschaften kämpften aus unterschiedlichen Gründen gegen den Fortschritt und hielten aus der (unbegründeten) Angst vor dem Verlust von Arbeitsplätzen an ihren Privilegien fest. Es seien jedoch erhebliche Investitionen getätigt worden, und es wäre eine Schande, wenn keine Veränderungen zustande gebracht würden;

¹ Siehe auch Dokument 7384/14.

- zeigte sich überzeugt, dass die neuen Vorschläge der Kommission für den einheitlichen europäischen Luftraum II zu mehr Effizienz führen würden. Bei dem umstrittensten Teil der Vorschläge, nämlich der Trennung der Supportdienste von den Flugsicherungsorganisationen, habe der Ausschuss eine Lösung gefunden, der zufolge die Flugsicherungsorganisationen verpflichtet seien, sich – allerdings ohne Verpflichtung zur Trennung – mit den Angeboten anderer Anbieter zu befassen, was den Gegnern der Vorschläge entgegenkommen sollte. Die Kostensenkung lasse sich nicht durch die Trennung, sondern durch direktere Routen und eine neue Luftraumarchitektur erreichen;
- bedauerte, dass den Mitgliedstaaten die Interessen von Beamten und Bodenabfertigungsdienstleistern anscheinend wichtiger seien als die Interessen der Verbraucher und der Rat nicht zu einem Standpunkt über die Vorschläge habe gelangen können. Er vermute den Grund darin, dass die Mitgliedstaaten wüssten, dass in Verhandlungen deutlich würde, wie schwach ihre Argumente gegen die Vorschläge wären.

Der Berichterstatter über den Vorschlag über **Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste**, Herr David-Maria SASSOLI (S&D – IT),

- führte aus, dass der Vorschlag über Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste Teil eines Pakets sei, mit dem die gesamte Nutzung des Luftraums effizienter gestaltet werden solle. Die Texte des Pakets seien sehr komplex, deckten ein breites Spektrum von Bereichen ab und befassten sich mit einigen umstrittenen Fragen wie der mangelhaften Effizienz bei den Flugsicherungsdiensten und der Fragmentierung der Flugverkehrsmanagementsysteme;
- stellte fest, dass hinsichtlich des Vorschlags über die Flugsicherheit und die Befugnisse der Europäischen Agentur für Flugsicherheit einhelliges Einvernehmen über die fachlichen Aspekte bestünde, die eine Aktualisierung der Vorschriften über Flugsicherungsdienste und Flugverkehrsmanagement darstellten, wohingegen sich in Bezug auf die Governanceaspekte einige Fragen zu den Vorschlägen der Kommission über die Reform der Agentur ergeben hätten:
 - die Neuverteilung der Befugnisse, der zufolge die Agentur sich auf die technischen Vorschriften einschließlich der Aufsicht, die Kommission auf die wirtschaftliche Regulierung und Eurocontrol auf die operativen Aufgaben konzentrieren würden, woraus auch der Vorschlag entstanden sei, die Agentur in Europäische Flugverkehrsagentur umzubenennen. Bei alledem müsse die Flugsicherheit nach wie vor die wichtigste Priorität darstellen;

- in Anbetracht der Bedeutung der Agentur sei es von grundlegender Bedeutung, dass das Parlament ein Gesprächspartner für die Agentur sei, und daher habe er vorgeschlagen, dass der Exekutivdirektor dem Ausschuss für **Verkehr** über die Arbeiten und Pläne der Agentur Bericht erstatten solle;
- da die Mitgliedstaaten einzeln den wichtigen Drittländern in diesem Bereich nicht gewachsen seien, glaubte er, dass nur durch eine zentralisiertere Form der Governance die Ziele eines hohen Dienstleistungsstandards und einer stärkeren Wettbewerbsfähigkeit mit allen damit verbundenen Vorteilen (billigere Tickets, größere Sicherheit, weniger fragmentierte Flugsicherung, geringerer Treibstoffverbrauch und weniger Verschmutzung und Verspätungen) erreicht werden könnten;
- wies abschließend darauf hin, dass es in Bezug auf delegierte Rechtsakte einen klaren Standpunkt des Parlaments gebe, der über den Standpunkt einzelner Ausschüsse hinausgehe. Er gehe davon aus, dass die Ziele, die sich das Parlament beim einheitlichen europäischen Luftraum gesetzt habe, in den Verhandlungen mit dem Rat erreicht würden.

Kommissionsmitglied REDING

- betonte, dass die Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums eines der wichtigsten Vorhaben der EU im Bereich des Flugverkehrs darstelle. Das Flugverkehrsmanagementsystem sei fragmentiert und leide unter Verspätungen. Es fehle ihm an einer unabhängigen Aufsicht, seine Technologie sei veraltet und es sei sehr viel kostspieliger als vergleichbare Systeme anderswo. Mit der Initiative sei ein erster Schritt zur Behebung dieser Probleme unternommen worden. Die Initiative Einheitlicher Europäischer Luftraum II+ (SES II+) betreffe den Übergang zur nächsten Phase bei der Umsetzung der bestehenden Maßnahmen, und daher seien diese Vorschläge notwendig;
- betonte, dass mit den SES II+-Vorschlägen u.a. folgendes erreicht werde:
 - die Aufsichtsbehörden wären wirklich unabhängig von denjenigen, über die sie die Aufsicht führen;
 - die Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), der Kommission und von Eurocontrol würden durch die Konzentration auf ihre jeweiligen Stärken und die Vermeidung von Doppelarbeit klarer gestaltet;
 - es gebe größere Transparenz über die Beschaffung von Supportdiensten;
 - die funktionalen Luftraumblöcke (FAB) würden einen neuen Impuls erhalten, indem der Industrie mehr Freiheit und Flexibilität eingeräumt würde;

- äußerte Bedenken zu einigen der vorgelegten Abänderungen:
 - hinsichtlich der Unabhängigkeit der Aufsichtsbehörden, die sie für notwendig hielt, um eine vollständige Verwirklichung des einheitlichen Luftraums und eine echte Gewährleistung der Sicherheit zu erreichen. Sie begrüßte jedoch die breite grundsätzliche Unterstützung;
 - hinsichtlich der Streichung der Trennung der Supportdienstleister, was eine faire und transparente Auftragsvergabe unmöglich machen könnte;
 - zu den delegierten Rechtsakten; hierbei sollte der Text nach Ansicht der Kommission keine zusätzlichen Anforderungen einführen, sondern der allgemeinen Auffassung von delegierten Rechtsakten folgen;
 - die Kommission würde es bevorzugen, die Evaluierung des EASA-Exekutivdirektors zum Ende seines Mandats beizubehalten;
- betonte abschließend, dass einige zwar Schwierigkeiten mit bestimmten Teilen der Vorschläge hätten, im Mittelpunkt jedoch der Nutzen des gesamten Systems stehen müsse. Sie begrüßte die allgemeine Unterstützung im Parlament. Die Abstimmung im Parlament würde den Rat in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit rücken und die Mitgliedstaaten hoffentlich veranlassen, das ihrige zu tun. Es sei nunmehr an der Zeit, voranzukommen und die endlosen Vorbereitungsgespräche einzustellen.

Dominique RIQUET (FR), der im Namen der PPE-Fraktion sprach,

- wies darauf hin, dass bei diesem wichtigen Thema aufgrund der Vielfalt der Akteure, der Komplexität der Verfahren, der Bedeutung der Sicherheits-, der Wirtschafts- und der Umweltthemen und leider auch der nationalen und sektoralen Interessen viel auf dem Spiel stünde und die Schwierigkeiten erheblich seien;
- stellte fest, dass die EU derzeit nicht bereit sei, sich der voraussichtlichen erheblichen Zunahme des Flugverkehrs in den nächsten Jahren zu stellen. Der Luftraum sei nach wie vor fragmentiert, was bedeute, dass die Verkehrszunahme zu noch mehr Überlastungen mit negativen Folgen für Kosten, Umwelt, Dienstleistungen sowie Sicherheit führen werde;
- erinnerte an die positiven Auswirkungen des einheitlichen europäischen Luftraums auf das Wachstum, die Beschäftigung und die Wettbewerbsfähigkeit in Europa. Wir sollten die europäischen Fluggesellschaften bei ihrem Kampf gegen die internationale Konkurrenz verteidigen, die europäischen Drehkreuze verteidigen, für sichere, kürzere und billigere Flüge sorgen und die Luftfahrtindustrie unterstützen;

- betonte, dass die nationalen Blockaden und die zwischenstaatliche Regulierung trotz aller Schwierigkeiten überwunden werden müssten, um das Endziel eines wirklich integrierten europäischen Luftraums zu erreichen.

Spyros DANELLIS (EL) ergriff im Namen der S&D-Fraktion das Wort und

- stellte fest, dass der einheitliche europäische Luftraum vielen Passagieren bisher Verbesserungen gebracht habe, das System jedoch unter Druck geraten sei. Die Verkehrszunahme verursache mehr Verspätungen und wirke sich negativ auf z.B. die Preise aus, und auch die Sicherheit werde in Frage gestellt. Europa sei auf diese Entwicklungen nicht vorbereitet;
- führte an, dass die Flugverkehrskontrolle unter dem Vorwand der nationalen Souveränität und der Subsidiarität als nationale Zuständigkeit gelte und somit unterschiedlichen Interessen und Zwängen unterworfen sei. Die fragmentierten Kontrollsysteme schaden der Wettbewerbsfähigkeit, und dabei sei es gleichgültig, ob die Anbieter von Flugsicherungsdiensten privat oder staatlich seien, wie das Beispiel der USA zeige. Es habe nichts mit der Personalausstattung an den Flughäfen oder der Arbeit der Fluglotsen und des Überwachungspersonals zu tun, die ausgezeichnete Arbeit leisteten;
- stellte in diesem Zusammenhang abschließend fest, dass eine Umstrukturierung und Rationalisierung erforderlich sei, um den einheitlichen europäischen Luftraum vollständig zu verwirklichen. Dies sei der einzige Weg, um die Flugwege zu verkürzen, die Kosten und den Treibstoffverbrauch zu senken, was der Umwelt zugute kommen und die Preise senken würde. Das Parlament sollte nicht dieselbe Verzögerungstaktik anwenden wie der Rat, sondern ein deutliches Zeichen setzen.

Phil BENNION (UK), der im Namen der ALDE-Fraktion sprach,

- war enttäuscht über den mangelnden politischen Willen vieler Mitgliedstaaten, den einheitlichen europäischen Luftraum zu verwirklichen. Dies sei ein Bereich, in dem selbst das Vereinigte Königreich mehr Europa unterstützen könne;
- betonte, dass die Fragmentierung des europäischen Luftraums Schätzungen zufolge pro Jahr über 3 Mrd. Euro und auch Arbeitsplätze kostete, ganz abgesehen von dem unnötigen Anstieg der CO₂-Emissionen. Um die Überlastung der Flughäfen zu beheben und die Umweltprobleme zu bewältigen, sei ein effizienterer europäischer Luftraum erforderlich;

- bedauerte, dass bei einem der Aspekte der Vorschläge die nationale Politik in die Aussprache des Parlaments hineinspiele. Es sei unvernünftig, den Flughafen von Gibraltar von den Rechtsvorschriften auszuschließen. Seine Fraktion werde gegen alle Abänderungen stimmen, die Gibraltar von den Rechtsvorschriften ausschließen, und wäre vielleicht gezwungen, sich bei der abschließenden Abstimmung der Stimme zu enthalten, wenn Gibraltar vom EU-Recht ausgeschlossen würde. Er forderte nachdrücklich, den Kommissionsvorschlag zu unterstützen und gegen die Abänderung 27 zu dem Vorschlag über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums zu stimmen.

Eva LICHTENBERGER (Verts/ALE – AT) äußerte sich im Namen ihrer Fraktion wie folgt:

- sie nannte den einheitlichen europäischen Luftraum eine Reißbrettidee, die nicht in die Praxis umgesetzt werden könne, weil die Mitgliedstaaten nicht bereit seien, ihren nationalen Luftraum aufzugeben. Daher seien die Fortschritte bei den funktionalen Luftraumblöcken träge vor sich gegangen bzw. überhaupt nicht vorhanden;
- sie erkannte an, dass es Fortschritte bei der Kooperation sowie weniger Verspätungen in weiten Bereichen gibt und die Routen verkürzt wurden (allerdings durch andere Maßnahmen);
- sie kritisierte die Kommission, dass sie hinsichtlich der Trennung zu weit gehe, was vom Ausschuss abgelehnt worden sei. Die Fragen im Zusammenhang mit der Trennung der Dienstleistungen müssten jeweils auf der Basis des Einzelstaats genau betrachtet werden. Schließlich behauptete sie, dass delegierte Rechtsakte für die Kommission eine Obsession geworden seien. Ihrer Ansicht nach seien sie eine Hintertür, um demokratische Kontrolle zu umgehen.

Jacqueline FOSTER (UK) sprach im Namen der ECR-Fraktion und

- wies darauf hin, dass vor etwas mehr als 12 Monaten ihr Initiativbericht über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums vom Parlament mit überwältigender Mehrheit unterstützt worden sei. Darin seien die Kommission und die Mitgliedstaaten aufgefordert worden, aktiv zu werden, und daher begrüßte sie insgesamt die Kommissionsvorschläge;
- bekundete ihre volle Unterstützung der Ziele des einheitlichen Luftraums und des Berichts über den stärker technischen Vorschlag, während ihre Fraktion in Bezug auf den Bericht über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums einige Bedenken hege;
 - erstens könnten sie die Verschmelzung der derzeitigen Luftfahrtbehörden mit den nationalen Aufsichtsbehörden zu einer einzigen Stelle nicht unterstützen, da dies nicht erforderlich sei und in vielen Mitgliedstaaten wie z.B. dem VK zu großen rechtlichen Problemen führen würde;

- zweitens sei sie zwar nicht gegen eine größere Unabhängigkeit des Leistungsüberprüfungsgremiums, dieser Vorschlag müsse jedoch sorgfältig geprüft werden und erfordere eine vollständige Folgenabschätzung;
- bedauerte hinsichtlich des Ausschlusses von Gibraltar, dass einige spanische Kollegen erneut ein äußerst empörendes und provokatives Verhalten an den Tag gelegt hätten, und warnte, dass dieses komplexe Projekt, mit dem über 300.000 hochqualifizierte Arbeitsplätze geschaffen, der Verkehrsfluss maximiert, die Preise gesenkt und 50 Mio. t CO₂ eingespart sowie der Treibstoffverbrauch gesenkt werden könnten, durch dieses "kindische Verhalten" Gefahr liefe, blockiert zu werden.

Jaromír KOHLÍČEK (CZ) ergriff im Namen der GUE/NGL-Fraktion das Wort und

- verwies auf die Vorschläge zum einheitlichen europäischen Luftraum II als Beispiel für die ultraliberalen Vorschläge, die die Kommission in letzter Zeit vorgelegt habe. Obwohl der einheitliche europäische Luftraum I noch nicht vollständig evaluiert worden sei, unterstützten die Berichterstatter naiv die unüberlegten Vorschläge der Kommission;
- führte an, dass die Schwierigkeiten der Fluglinien nichts mit dem Flugverkehrsmanagement zu tun hätten. Im Gegenteil, unüberlegte Änderungen könnten die Sicherheit aufs Spiel setzen. Die einzelnen Flugverkehrsmanagementstellen arbeiteten sehr gut zusammen, und europaweit bestehe ein umfassendes Einvernehmen, dass dieser weitere Schritt abgelehnt werden sollte. Seine Fraktion könne die Vorschläge daher nicht unterstützen.

Anschließend ergriffen noch folgende Redner das Wort:

Erik BÁNKI (PPE – HU) legte dar, dass die Überprüfung des einheitlichen europäischen Luftraums eine Reihe wichtiger Fragen aufwerfe, und stimmte der Kommission bei, dass der Rahmen geändert werden müsse, da er derzeit nicht wirksam funktioniere. Leider habe die Kommission nicht den richtigen Ansatz gewählt, da die Vorschläge große Betreiber begünstigen und kleinere Betreiber bei der Flugverkehrskontrolle benachteiligen würde. Die weitere Stärkung der größeren Betreiber würde die Kosten ansteigen lassen. Ferner würden andere Maßnahmen vorgeschlagen, die ebenfalls den Wettbewerb behinderten.

Marusya LYUBCHEVA (S&D – BG) räumte ein, dass die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums zahlreiche Perspektiven biete, seine vollständige Verwirklichung jedoch Zeit bräuchte, damit die Mitgliedstaaten ihn akzeptieren könnten. Der Vorschlag über die Trennung des Flugverkehrsmanagements werde zu einer Konzentration bei den Fluggesellschaften führen, was die derzeitigen nationalen Mechanismen beeinträchtigen würde. Sie forderte eine Folgenabschätzung, die auch die sozialen Aspekte einschließt. Sie befürwortete eine gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit, größere Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie mehr Effizienz, allerdings müssten die Arbeitsplätze auf nationaler Ebene geschützt werden.

III. ABSTIMMUNG

Die Abstimmung über den Vorschlag fand am 12. März 2014 statt. Das Europäische Parlament hat 143 Abänderungen an dem Vorschlag angenommen.

Alle Abänderungen des Ausschusses wurden angenommen. Weitere Abänderungen wurden nicht angenommen.

Die angenommenen Abänderungen und die legislative Entschließung sind in der Anlage wiedergegeben.

Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. März 2014 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung) (COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren – Neufassung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0410),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0171/2013),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der vom maltesischen Abgeordnetenhaus im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahme, in der geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
 - nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Dezember 2013¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten²,
 - unter Hinweis auf das Schreiben des Rechtsausschusses vom 28. November 2013 an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr gemäß Artikel 87 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,
 - gestützt auf Artikel 87 und 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0095/2014),
- A. in der Erwägung, dass der vorliegende Vorschlag nach Auffassung der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission keine anderen inhaltlichen Änderungen enthält als diejenigen, die im Vorschlag als solche ausgewiesen sind, und dass sich der Vorschlag in Bezug auf die Kodifizierung der

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

² ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1.

unveränderten Bestimmungen der bisherigen Rechtsakte mit jenen Änderungen auf eine reine Kodifizierung der bestehenden Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen beschränkt;

1. legt unter Berücksichtigung der Empfehlungen der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Abänderung 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) 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.

entfällt

Abänderung 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Der Fragmentierung des europäischen Luftraums sollte ein Ende bereitet und diese Verordnung so rasch wie möglich umgesetzt werden, damit durch den erwarteten Anstieg des Luftverkehrs keine Überlastung des europäischen Luftraums bewirkt wird oder diese Überlastung sich nicht noch verschärft, zumal mit einer solchen Überlastung ökonomische, ökologische und sicherheitsbezogene Kosten verbunden sind.

Abänderung 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums sollte sich günstig auf Wachstum, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit in Europa auswirken, insbesondere durch die Steigerung der Nachfrage nach hochqualifizierten Arbeitskräften.

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) Damit die Ziele der Erhöhung der Sicherheitsstandards für den Luftverkehr und der Verbesserung der Gesamtleistung der ATM und der ANS für den allgemeinen Flugverkehr in Europa gleichzeitig umgesetzt werden können, ist der menschliche Faktor zu berücksichtigen. ***Die Mitgliedstaaten sollten deshalb die Einführung von Grundsätzen der angemessenen Berichterstattungskultur („Just Culture“) prüfen.***

(6) Damit die Ziele der Erhöhung der Sicherheitsstandards für den Luftverkehr und der Verbesserung der Gesamtleistung der ATM und der ANS für den allgemeinen Flugverkehr in Europa gleichzeitig umgesetzt werden können, ist der menschliche Faktor zu berücksichtigen. ***Deshalb sollten zusätzlich zur Einführung von Grundsätzen der angemessenen Berichterstattungskultur („Just Culture“) innerhalb des Leistungssystems des einheitlichen europäischen Luftraums relevante Leistungsindikatoren berücksichtigt werden.***

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Die Mitgliedstaaten haben eine allgemeine Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraumabgegeben¹⁸. 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.

¹⁸Siehe Seite 9 dieses Amtsblatts.

Geänderter Text

(7) Die Mitgliedstaaten haben eine allgemeine Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraumabgegeben¹⁸. 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, **um eine flexible Luftraumnutzung zu erleichtern.**

¹⁸Siehe Seite 9 dieses Amtsblatts.

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Damit die durchgängige **und** solide Beaufsichtigung der Dienstleistung in ganz Europa gewährleistet ist, sollten die nationalen **Aufsichtsbehörden** über **ausreichend Unabhängigkeit** und Mittel verfügen. Diese Unabhängigkeit sollte diese Behörden nicht daran hindern, ihre Aufgaben innerhalb eines administrativen Rahmens wahrzunehmen.

Geänderter Text

(10) Damit die durchgängige, solide **und unabhängige** Beaufsichtigung der Dienstleistung in ganz Europa gewährleistet ist, sollten die nationalen **Luftfahrtbehörden** über **ausreichende finanzielle und personelle** Mittel verfügen. Diese Unabhängigkeit sollte diese Behörden nicht daran hindern, ihre Aufgaben innerhalb eines administrativen Rahmens wahrzunehmen.

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Den nationalen **Aufsichtsbehörden** kommt bei der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums eine Schlüsselrolle zu, **und die** Kommission **sollte** daher die Zusammenarbeit zwischen ihnen erleichtern, um den Austausch bewährter Praktiken zu ermöglichen und um einen gemeinsamen Ansatz zu entwickeln, auch durch verstärkte Zusammenarbeit auf regionaler Ebene. Diese Zusammenarbeit sollte regelmäßig stattfinden.

Geänderter Text

(11) Den nationalen **Luftfahrtbehörden** kommt bei der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums eine Schlüsselrolle zu. **Die** Kommission **und die Luftfahrtagentur der Europäischen Union (EAA) sollten** daher die Zusammenarbeit zwischen ihnen erleichtern, um den Austausch bewährter Praktiken zu ermöglichen und um einen gemeinsamen Ansatz zu entwickeln, auch durch verstärkte Zusammenarbeit auf regionaler Ebene, **indem sie eine Plattform für einen solchen Austausch zur Verfügung stellen.** Diese Zusammenarbeit sollte regelmäßig stattfinden.

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) **Die** Sozialpartner **sollten besser** über alle Maßnahmen, die merkliche soziale Auswirkungen haben, informiert und dazu angehört werden. Auf Unionsebene sollte auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG¹⁹ der Kommission eingesetzt wurde, gehört werden.

Geänderter Text

(12) **Mit Blick auf die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums sollten die** Sozialpartner über alle Maßnahmen, die merkliche soziale Auswirkungen haben, informiert und dazu angehört werden. Auf Unionsebene sollte auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG¹⁹ der Kommission eingesetzt wurde, gehört werden.

¹⁹ ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

¹⁹ ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

Abänderung 9

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(13) Die Erbringung von Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdiensten sowie von Wetter-, *Luftraumgestaltungs-* und Flugberatungsdiensten *sowie die Aufbereitung und Bereitstellung von Daten zum allgemeinen Luftverkehr könnten* unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale dieser Dienste, unter *Gewährleistung* eines hohen Sicherheitsniveaus *und bei einer Verringerung der negativen Auswirkungen auf das Klima* zu Marktbedingungen organisiert werden.

Abänderung 10

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Das Konzept der „gemeinsamen Vorhaben“, mit denen Luftraumnutzer und/oder Flugsicherungsorganisationen dabei unterstützt werden sollen, die kollektiven Infrastrukturen für die Flugsicherung, die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die Luftraumnutzung zu verbessern – insbesondere jene Vorhaben, die im Hinblick auf die Umsetzung des ATM-Masterplans, der durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates²⁰ in Einklang mit Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates gebilligt wurde, erforderlich sind – sollte bereits bestehende Vorhaben, die einer oder mehrere Mitgliedstaaten mit ähnlichen Zielen beschlossen haben, nicht beeinträchtigen. Die Vorschriften zur Finanzierung der Einführung gemeinsamer Vorhaben sollten der Art und Weise, wie diese gemeinsamen Vorhaben gestaltet werden, nicht vorgreifen. Die Kommission kann vorschlagen, dass eine Finanzierung wie

Geänderter Text

(15) Das Konzept der „gemeinsamen Vorhaben“, mit denen Luftraumnutzer und/oder Flugsicherungsorganisationen dabei unterstützt werden sollen, die kollektiven Infrastrukturen für die Flugsicherung, die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die Luftraumnutzung zu verbessern – insbesondere jene Vorhaben, die im Hinblick auf die Umsetzung des ATM-Masterplans, der durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates²⁰ in Einklang mit Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates gebilligt wurde, erforderlich sind – sollte bereits bestehende Vorhaben, die einer oder mehrere Mitgliedstaaten mit ähnlichen Zielen beschlossen haben, nicht beeinträchtigen. Die Vorschriften zur Finanzierung der Einführung gemeinsamer Vorhaben sollten der Art und Weise, wie diese gemeinsamen Vorhaben gestaltet werden, nicht vorgreifen. Die Kommission kann vorschlagen, dass eine Finanzierung wie

etwa im Rahmen *des Transeuropäischen Netzes* oder der Europäischen Investitionsbank innerhalb des mehrjährigen Finanzrahmens zur Unterstützung gemeinsamer Vorhaben eingesetzt werden kann, insbesondere um die Einführung des SESAR-Programms zu beschleunigen. Unbeschadet des Zugangs zu der genannten Finanzierung sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, zu entscheiden, wie die durch die Versteigerung von Zertifikaten aus dem Emissionshandel im Luftverkehrsbereich erzielten Einnahmen zu verwenden sind, und in diesem Zusammenhang zu erwägen, ob ein Teil dieser Einnahmen zur Finanzierung gemeinsamer Vorhaben auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke herangezogen werden könnte.

²⁰ ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

etwa im Rahmen *der Fazilität „Connecting Europe“*, von *Horizont 2020* oder der Europäischen Investitionsbank innerhalb des mehrjährigen Finanzrahmens zur Unterstützung gemeinsamer Vorhaben eingesetzt werden kann, insbesondere um die Einführung des SESAR-Programms zu beschleunigen. Unbeschadet des Zugangs zu der genannten Finanzierung sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, zu entscheiden, wie die durch die Versteigerung von Zertifikaten aus dem Emissionshandel im Luftverkehrsbereich erzielten Einnahmen zu verwenden sind, und in diesem Zusammenhang zu erwägen, ob ein Teil dieser Einnahmen zur Finanzierung gemeinsamer Vorhaben auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke herangezogen werden könnte.

Gegebenenfalls sollten gemeinsame Projekte auf die Einrichtung einer Reihe interoperabler Kapazitäten abzielen, die in allen Mitgliedstaaten vorhanden sind.

²⁰ ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

Abänderung 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15a) Bis zur Einrichtung bestimmter Mechanismen können Investitionsprojekte an Bord und am Boden im Zusammenhang mit dem ATM-Masterplan unkoordiniert erfolgen, was den effektiven Einsatz der SESAR-Technologien verzögern könnte.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Das Konzept der Stelle eines Netzmanagers ist von zentraler Bedeutung für die Verbesserung der Leistung des Flugverkehrsmanagements auf Netzebene, da es die Erbringung bestimmter Dienste zentralisiert, die am besten auf Netzebene bereitgestellt werden. Um die Bewältigung einer Krisensituation für die Luftfahrt zu erleichtern, sollte die Koordinierung **in einem solchen Krisenfall** durch den Netzmanager sichergestellt werden.

Geänderter Text

(16) Das Konzept der Stelle eines Netzmanagers ist von zentraler Bedeutung für die Verbesserung der Leistung des Flugverkehrsmanagements auf Netzebene, da es die Erbringung bestimmter Dienste zentralisiert, die am besten auf Netzebene bereitgestellt werden. Um die Bewältigung einer Krisensituation für die Luftfahrt zu erleichtern, sollte die Koordinierung **der Maßnahmen, die im Hinblick auf die Vorbeugung und Behebung von Krisensituationen zu treffen sind**, durch den Netzmanager sichergestellt werden. **In diesem Zusammenhang muss die Kommission sicherstellen, dass es zwischen der Erbringung von zentralisierten Diensten und der Tätigkeit des Leistungsüberprüfungsgremiums nicht zu Interessenskonflikten kommt.**

Abänderung 13

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17**

Vorschlag der Kommission

(17) Die Kommission ist überzeugt, dass die sichere und effiziente Nutzung des Luftraums nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den zivilen und den militärischen Luftraumnutzern erreicht werden kann, und zwar im Wesentlichen auf der Grundlage des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung und einer wirksamen Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen gemäß den Vorgaben der ICAO; sie betont die Bedeutung des Ausbaus der zivil-militärischen Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Nutzern des Luftraums.

Geänderter Text

(17) Die Kommission ist überzeugt, dass die sichere und effiziente Nutzung des Luftraums nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den zivilen und den militärischen Luftraumnutzern erreicht werden kann, und zwar im Wesentlichen auf der Grundlage des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung und einer wirksamen Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen gemäß den Vorgaben der ICAO; sie betont die Bedeutung des Ausbaus der zivil-militärischen Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Nutzern des Luftraums **mit Blick auf eine flexiblere Nutzung des Luftraums.**

Abänderung 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(18) Die Genauigkeit der Informationen zum Luftraumstatus und zu spezifischen Flugverkehrssituationen sowie die rechtzeitige Weiterleitung dieser Informationen an zivile und militärische Fluglotsen haben direkte Auswirkungen auf die Sicherheit und die Effizienz des Betriebs. Ein rechtzeitiger Zugang zu aktuellen Informationen zum Luftraumstatus ist entscheidend für alle Parteien, die die Luftraumstrukturen nutzen wollen, die zum Zeitpunkt der Einreichung oder Wiedereinreichung ihrer Flugpläne zur Verfügung gestellt wurden.

Geänderter Text

(18) Die Genauigkeit der Informationen zum Luftraumstatus und zu spezifischen Flugverkehrssituationen sowie die rechtzeitige Weiterleitung dieser Informationen an zivile und militärische Fluglotsen haben direkte Auswirkungen auf die Sicherheit und die Effizienz des Betriebs ***und dürften die Vorhersehbarkeit verbessern***. Ein rechtzeitiger Zugang zu aktuellen Informationen zum Luftraumstatus ist entscheidend für alle Parteien, die die Luftraumstrukturen nutzen wollen, die zum Zeitpunkt der Einreichung oder Wiedereinreichung ihrer Flugpläne zur Verfügung gestellt wurden.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Der geografische Anwendungsbereich dieser Verordnung im Gebiet ICAO NAT sollte geändert werden, um den bestehenden und geplanten Regelungen für die Erbringung von Diensten und der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, dass eine konsistente Anwendung der Vorschriften auf die Flugsicherungsorganisationen und Luftraumnutzer in diesem Gebiet gewährleistet werden muss.

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 16

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

(24) Das Konzept der funktionalen Luftraumblöcke, die eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Erbringern von Flugverkehrsdiensten ermöglichen sollen, ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Leistung des europäischen ATM-Systems. Um dieses Instrument weiter zu *optimieren*, sollten **die funktionalen Luftraumblöcke eine stärkere Leistungsorientierung erhalten und auf** Branchenpartnerschaften **basieren, die Branche sollte zudem mehr Freiheit erhalten, die funktionalen Luftraumblöcke zu ändern, um die Leistungsziele zu erreichen und möglichst zu übertreffen.**

Geänderter Text

(24) Das Konzept der funktionalen Luftraumblöcke, die eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Erbringern von Flugverkehrsdiensten ermöglichen sollen, ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Leistung des europäischen ATM-Systems. Um dieses Instrument weiter zu *ergänzen*, sollten **Flugsicherungsorganisationen die Möglichkeit haben, leistungsorientierte Branchenpartnerschaften einzugehen, deren Tätigkeiten sich mit denen der eingerichteten funktionalen Luftraumblöcke überschneiden können.**

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 26

Vorschlag der Kommission

(26) Um die Kundenorientierung der Flugsicherungsorganisationen 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 Flugsicherungsorganisationen effektiver gestaltet werden.

Geänderter Text

(26) Um die Kundenorientierung der Flugsicherungsorganisationen zu stärken und die Möglichkeit der Luftraumnutzer zur Einflussnahme auf sie betreffende Beschlüsse auszubauen, *sollte* die Konsultation der Beteiligten bei größeren operationellen Beschlüssen der Flugsicherungsorganisationen effektiver gestaltet werden.

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

(28) Um technischen oder betrieblichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, insbesondere durch Änderung von Anhängen oder Ergänzung der Bestimmungen zu Netzmanagement **und** Leistungssystem, 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 der Umfang der einzelnen Befugnisübertragungen sind in den betreffenden Artikeln festgelegt. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Geänderter Text

(28) Um technischen oder betrieblichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, insbesondere durch Änderung von Anhängen oder Ergänzung der Bestimmungen zu Netzmanagement, Leistungssystem, **zur Wahl der für die Umsetzung des ATM-Masterplans (Baseline) zuständigen Stelle (Management für die Umsetzung) und zur Festlegung der entsprechenden Zuständigkeiten**, 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 der Umfang der einzelnen Befugnisübertragungen sind in den betreffenden Artikeln festgelegt. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Abänderung 19

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

(29) Bei Erweiterung der Liste von Netzmanagement-Diensten sollte die Kommission eine ordnungsgemäße

Geänderter Text

(29) Bei Erweiterung der Liste von Netzmanagement-Diensten sollte die Kommission eine ordnungsgemäße

Konsultation der Branchenbeteiligten durchführen.

Konsultation der Branchenbeteiligten *und der Sozialpartner* durchführen.

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30

Vorschlag der Kommission

(30) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, insbesondere im Hinblick auf die Ausübung ihrer Befugnisse durch die nationalen **Aufsichtsbehörden**, die Erbringung von Unterstützungsleistungen auf ausschließlicher Grundlage durch einen einzelnen Erbringer oder eine Gruppe von Erbringern, Korrekturmaßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung der auf Ebene der Union geltenden und damit verbundenen lokalen Leistungsziele, die Überprüfung der Einhaltung von Bestimmungen in Bezug auf Gebührenregelung, Führung und die Annahme gemeinsamer Vorhaben für netzbezogene Funktionen, funktionale Luftraumblöcke, Modalitäten der Einbeziehung Beteiligter bei größeren operationellen Beschlüssen der Flugsicherungsorganisationen, Datenzugang und Datenschutz, elektronischer Luftfahrtinformationen und die technologische Entwicklung sowie die Interoperabilität des Flugverkehrsmanagements, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der 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 kontrollieren²², ausgeübt werden.

Geänderter Text

(30) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, insbesondere im Hinblick auf die Ausübung ihrer Befugnisse durch die nationalen **Luftfahrtbehörden**, die Erbringung von Unterstützungsleistungen auf ausschließlicher Grundlage durch einen einzelnen Erbringer oder eine Gruppe von Erbringern, Korrekturmaßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung der auf Ebene der Union geltenden und damit verbundenen lokalen Leistungsziele, die Überprüfung der Einhaltung von Bestimmungen in Bezug auf Gebührenregelung, Führung und die Annahme gemeinsamer Vorhaben für netzbezogene Funktionen, funktionale Luftraumblöcke, Modalitäten der Einbeziehung Beteiligter bei größeren operationellen Beschlüssen der Flugsicherungsorganisationen, Datenzugang und Datenschutz, elektronischer Luftfahrtinformationen und die technologische Entwicklung sowie die Interoperabilität des Flugverkehrsmanagements, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der 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 kontrollieren²², ausgeübt werden.

Abänderung 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 34

Vorschlag der Kommission

(34) **Die** Beschaffung von Unterstützungsleistungen **sollte** – soweit anwendbar – in Einklang mit der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge²³ und der Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste erfolgen²⁴. Gegebenenfalls sollten auch die Leitlinien aus der Mitteilung 2006/C179/02 der Kommission zu Auslegungsfragen in Bezug auf das Gemeinschaftsrecht, das für die Vergabe öffentlicher Aufträge gilt, die nicht oder nur teilweise unter die Vergaberichtlinien²⁵ fallen, Berücksichtigung finden.

²³ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114.

²⁴ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1.

²⁵ ABl. C 179 vom 1.8.2006, S. 2.

Geänderter Text

(34) **Gegebenenfalls sollte die** Beschaffung von Unterstützungsleistungen – soweit anwendbar – in Einklang mit der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge²³ und der Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste erfolgen²⁴. Gegebenenfalls sollten auch die Leitlinien aus der Mitteilung 2006/C179/02 der Kommission zu Auslegungsfragen in Bezug auf das Gemeinschaftsrecht, das für die Vergabe öffentlicher Aufträge gilt, die nicht oder nur teilweise unter die Vergaberichtlinien²⁵ fallen, Berücksichtigung finden.

²³ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114.

²⁴ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1.

²⁵ ABl. C 179 vom 1.8.2006, S. 2.

Abänderung 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 35

(35) Die Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 18. September 2006 in Córdoba auf dem ersten Ministertreffen des Dialogforums zu Gibraltar vereinbart wurde ("Ministererklärung"), wird an die Stelle der gemeinsamen Erklärung zum Flughafen von Gibraltar treten, die am 2. Dezember 1987 in London abgegeben wurde, und ihre vollständige Einhaltung wird als Einhaltung der Erklärung von 1987 gelten.

(35) Am 2. Dezember 1987 haben das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich in London in einer gemeinsamen Erklärung ihrer Außenminister eine engere Zusammenarbeit bei der Nutzung des Flughafens von Gibraltar vereinbart; diese Vereinbarung ist noch nicht wirksam.

Abänderung 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 36

Vorschlag der Kommission

(36) Diese Verordnung gilt uneingeschränkt für den Flughafen von Gibraltar im Zusammenhang mit und kraft der Ministererklärung. Unbeschadet dessen müssen die Anwendung auf den Flughafen von Gibraltar und alle Maßnahmen im Zusammenhang mit deren Umsetzung uneingeschränkt der Erklärung und allen darin enthaltenen Bestimmungen entsprechen.

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. In dieser Verordnung werden die Vorschriften für die Einrichtung und das ordnungsgemäße Funktionieren des einheitlichen europäischen Luftraums festgelegt, um die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu gewährleisten, 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. Der einheitliche europäische Luftraum besteht aus einem zusammenhängenden europaweiten Netz von Strecken, einem integriert betriebenen Luftraum, Streckenmanagement- und ***Flugverkehrsmanagementsystemen***, denen ausschließlich Sicherheits-, Effizienz-

Geänderter Text

1. In dieser Verordnung werden die Vorschriften für die Einrichtung und das ordnungsgemäße Funktionieren des einheitlichen europäischen Luftraums festgelegt, um die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu gewährleisten, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten, ***beispielsweise durch Verringerung der negativen Auswirkungen auf das Klima***, 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. Der einheitliche europäische Luftraum besteht aus einem zusammenhängenden europaweiten Netz von Strecken ***und, vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen mit den Nachbarländern, einem Netz von***

und Interoperabilitätsabwägungen zum Vorteil aller Luftraumnutzer zugrunde liegen.

Strecken in Drittstaaten, einem integriert betriebenen Luftraum, Streckenmanagement und **Flugverkehrsmanagements**, denen ausschließlich Sicherheits-, Effizienz- und Interoperabilitätsabwägungen zum Vorteil aller Luftraumnutzer zugrunde liegen.

Abänderung 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Diese Verordnung gilt für den Luftraum innerhalb der ICAO-Regionen EUR, AFI **sowie NAT**, in dem die Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß dieser 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.

Geänderter Text

4. Diese Verordnung gilt für den Luftraum innerhalb der ICAO-Regionen EUR **und** AFI, in dem die Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß dieser 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.

Abänderung 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen von Gibraltar erfolgt unbeschadet der jeweiligen Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs **Großbritannien und Nordirland** in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet.

Geänderter Text

5. Es wird davon ausgegangen, dass die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen von Gibraltar den jeweiligen Rechtsstandpunkt des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs hinsichtlich der strittigen Frage über die Staatshoheit über das Gebiet, in dem der Flughafen gelegen ist, nicht berührt.

Abänderung 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen von Gibraltar wird bis zum Wirksamwerden der Regelung ausgesetzt, die in der gemeinsamen Erklärung der Außenminister des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 vereinbart wurde. Die Regierungen des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs unterrichten den Rat über den Zeitpunkt des Wirksamwerdens.

Abänderung 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7. „Luftraummanagement“ bezeichnet eine Planungsdienstleistung, 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;

7. „Luftraummanagement“ bezeichnet eine Planungsdienstleistung, 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, ***sowie eine strategische Funktion im Zusammenhang mit der Luftraumgestaltung;***

Abänderung 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 12

Vorschlag der Kommission

12. „Bezirkskontrolldienst“ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für kontrollierte Flüge in einem **Luftraumblock**;

Geänderter Text

12. „Bezirkskontrolldienst“ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für kontrollierte Flüge in einem **Kontrollbereich**;

Abänderung 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 15

Vorschlag der Kommission

15. „Luftfahrtkrisensituation“ bezeichnet Umstände, unter denen die Luftraumkapazität unnormal verringert ist aufgrund sehr ungünstiger Wetterbedingungen oder der Nichtverfügbarkeit großer Teile des Luftraums aus naturbedingten oder politischen Gründen;

Geänderter Text

15. „Luftfahrtkrisensituation“ bezeichnet Umstände, unter denen die Luftraumkapazität unnormal verringert ist aufgrund sehr ungünstiger Wetterbedingungen oder der Nichtverfügbarkeit großer Teile des Luftraums aus naturbedingten, **medizinischen, sicherheitsbedingten, militärischen** oder politischen Gründen;

Abänderung 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 16

Vorschlag der Kommission

16. „Dienstebündel“ bezeichnet zwei oder mehr **Flugsicherungsdienste**;

Geänderter Text

16. „Dienstebündel“ bezeichnet zwei oder mehr **Dienste, die von derselben Stelle erbracht werden**;

Abänderung 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 17

Vorschlag der Kommission

17. „Zeugnis“ bezeichnet eine von einer nationalen *Aufsichtsbehörde* in beliebiger Form gemäß *einzelstaatlichen* Rechtsvorschriften ausgestellte Urkunde, mit der bescheinigt wird, dass eine Flugsicherungsorganisation die Anforderungen für die *Erbringung eines* bestimmten *Dienstes* erfüllt;

Geänderter Text

17. „Zeugnis“ bezeichnet eine von *der Luftfahrtagentur der Europäischen Union (EAA) oder* einer nationalen *Luftfahrtbehörde* in beliebiger Form gemäß *den einschlägigen* Rechtsvorschriften ausgestellte Urkunde, mit der bescheinigt wird, dass eine Flugsicherungsorganisation die Anforderungen für die *Ausübung einer* bestimmten *Tätigkeit* erfüllt;

Abänderung 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

18a. „Europäisches Flugverkehrsmanagementnetz“ (EATMN) bezeichnet ein europaweites Netz von Systemen und Komponenten sowie die Fahrpläne für die wesentlichen betrieblichen und technologischen Änderungen, die in dem ATM-Masterplan beschrieben werden, wodurch es möglich wird, innerhalb der Union vollständig interoperable Flugsicherungsdienste bereitzustellen, darunter auch die Schnittstellen an den Grenzen zu Drittländern, mit dem Ziel, die in dieser Verordnung festgelegten Leistungsziele zu verwirklichen;

Abänderung 34

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 19

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

19. „Komponenten“ bezeichnet sowohl materielle Objekte wie Geräte als auch immaterielle Objekte wie Software, von denen die Interoperabilität des EATMN abhängt.

Abänderung 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

19a. „Management für die Umsetzung“ bezeichnet eine Gruppe operativer Akteure, die von der Kommission im Rahmen einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen ausgewählt wird und für die Managementebene bei der Umsetzung der Entscheidungsstrukturen des ATM-Masterplans verantwortlich ist;

Abänderung 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 24

Vorschlag der Kommission

24. „Funktionaler Luftraumblock“ bezeichnet einen **nach betrieblichen Anforderungen und** ungeachtet des Verlaufs von Staatsgrenzen festgelegten Luftraumblock, in dem die Erbringung von

Geänderter Text

24. „Funktionaler Luftraumblock“ bezeichnet einen ungeachtet des Verlaufs von Staatsgrenzen festgelegten Luftraumblock, in dem die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die damit

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**;

zusammenhängenden Funktionen **durch** eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Flugsicherungsorganisationen und gegebenenfalls einem integrierten Anbieter **leistungsbezogen und optimiert sind**;

Abänderung 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 25 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

25a. „Faktor Mensch“ bezeichnet die sozialen, kulturellen und personellen Gegebenheiten im ATM-Sektor;

Abänderung 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 31

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

31. „Streckennetz“ bezeichnet ein Netz festgelegter Strecken zur Kanalisierung des allgemeinen Flugverkehrs, wie dies für die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten erforderlich ist;

31. „Streckennetz“ bezeichnet ein Netz festgelegter Strecken zur Kanalisierung des allgemeinen Flugverkehrs, wie dies für die **effizienteste** Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten erforderlich ist;

Abänderung 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 33

Vorschlag der Kommission

33. „System“ bezeichnet die Zusammenfassung bord- und bodengestützter Komponenten **sowie** weltraumgestützte Ausrüstungen; es bietet Unterstützung für Flugsicherungsdienste in allen Flugphasen;

Geänderter Text

33. „System“ bezeichnet die Zusammenfassung bord- und/oder bodengestützter Komponenten **und/oder** weltraumgestützte Ausrüstungen; es bietet Unterstützung für Flugsicherungsdienste in allen Flugphasen;

Abänderung 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 36

Vorschlag der Kommission

36. „nationale Aufsichtsbehörde“ bezeichnet die nationale Stelle **bzw. nationalen Stellen**, die von einem Mitgliedstaat **mit Überwachungsaufgaben gemäß** dieser Verordnung betraut **wurde(n), und die zuständigen nationalen Behörden, die mit den in Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgesehenen Aufgaben betraut wurden;**

Geänderter Text

36. „nationale **Luftfahrtbehörde**“ bezeichnet die nationale Stelle, die von einem Mitgliedstaat **mit den in** dieser Verordnung **und in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgesehenen Aufgaben** betraut **und von der EEA akkreditiert wurde;**

Abänderung 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 37

Vorschlag der Kommission

37. „Unterstützungsleistungen“ bezeichnet **Flugsicherungsdienste, die keine Flugverkehrsdienste sind**, sowie andere Dienste und Tätigkeiten, die in Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten stehen und deren Erbringung unterstützen;

Geänderter Text

37. „Unterstützungsleistungen“ bezeichnet **Dienste in den Bereichen Kommunikation, Flugsicherung und Überwachung sowie Wettervorhersagen und Flugberatungsinformationen**, sowie andere Dienste und Tätigkeiten, die in Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten stehen und deren Erbringung unterstützen;

Abänderung 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 38 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

38a. „Industriepartnerschaft“ bezeichnet Kooperationsvereinbarungen im Rahmen eines Vertrags, der mit dem Ziel aufgesetzt wurde, das Flugverkehrsmanagement zwischen den unterschiedlichen Flugsicherungsorganisationen zu verbessern, unter anderem zwischen Netzmanager, Luftraumnutzern, Flughäfen oder anderen Wirtschaftsakteuren;

Abänderung 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 38 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

38b. „integriert betriebener Luftraum“ bezeichnet den kontrollierten Luftraum mit festgelegten Abmessungen, der den europäischen Luftraum umfasst sowie, vorbehaltlich entsprechender Vereinbarungen, den Luftraum von Drittländern, in dem eine dynamische Zuordnungsstruktur und Zeitzuteilung, leistungsgesteigerte Fluglotsendienste, vollständig interoperable Flugsicherungsdienste und kombinierte Lösungen eingesetzt werden, um eine optimale, vorhersehbare und sichere Nutzung des Luftraums im Hinblick auf die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums zu ermöglichen;

Abänderung 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 38 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

38c. „lokale Leistungspläne“ bezeichnet Pläne, die von einer nationaler Luftfahrtbehörde oder von mehreren nationalen Luftfahrtbehörden auf lokaler Ebene festgelegt wurden, insbesondere auf der Ebene des funktionalen Luftraumblocks, auf regionaler oder auf nationaler Ebene;

Abänderung 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 38 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

38d. „qualifizierte Stelle“ bezeichnet eine Stelle, der unter der Kontrolle und Verantwortung der Agentur oder einer nationalen Luftfahrtbehörde von der Agentur bzw. Luftfahrtbehörde spezielle Zulassungs- oder Aufsichtsaufgaben übertragen werden können;“

Abänderung 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Nationale *Aufsichtsbehörden*

Nationale *Luftfahrtbehörden*

Abänderung 47

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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 übertragen werden.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten benennen oder errichten gemeinsam oder einzeln eine oder mehrere Stellen als nationale **Luftfahrtbehörde**, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde aufgrund dieser Verordnung **sowie der Verordnung (EG) Nr. 216/2008** übertragen werden.

Abänderung 48

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die nationalen **Aufsichtsbehörden** sind rechtlich getrennt und unabhängig, insbesondere im Hinblick auf Organisation, Hierarchie und Beschlussfassung, von allen **Flugsicherungsorganisationen oder allen privaten oder öffentlichen Stellen**, die ein Interesse an den Tätigkeiten dieser **Flugsicherungsorganisationen** haben.

Geänderter Text

2. Die nationalen **Luftfahrtbehörden** sind rechtlich getrennt und unabhängig, insbesondere im Hinblick auf Organisation, Hierarchie und Beschlussfassung, **auch in Bezug auf jährlich separate Mittelzuweisungen**, von allen **Unternehmen, Organisationen, staatlichen oder privaten Stellen oder Mitarbeitern, die in den Geltungsbereich einer Tätigkeit im Sinne von Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 fallen** oder die ein Interesse an den Tätigkeiten dieser **Stellen** haben.

Abänderung 49

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Unbeschadet des Absatzes 2 können die nationalen **Aufsichtsbehörden** organisatorisch mit anderen Regulierungsbehörden und/oder Sicherheitsbehörden verbunden sein.

Geänderter Text

3. Unbeschadet des Absatzes 2 können die nationalen **Luftfahrtbehörden** organisatorisch mit anderen Regulierungsbehörden und/oder Sicherheitsbehörden verbunden sein.

Abänderung 50

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. **Nationale Aufsichtsbehörden, die** am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung **nicht von allen Flugsicherungsorganisationen oder allen privaten oder öffentlichen Stellen, die ein Interesse an den Tätigkeiten dieser Flugsicherungsorganisationen haben, rechtlich getrennt sind, wie in Absatz 2 bestimmt, müssen diese Anforderung spätestens bis zum 01.01.20 erfüllen.**

Geänderter Text

4. **Die nationalen Luftfahrtbehörden gewährleisten, dass die in diesem Artikel niedergelegten Vorschriften** am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung, **spätestens aber zum 1. Januar 2017 eingehalten werden.**

Abänderung 51

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die nationalen **Aufsichtsbehörden** üben ihre Befugnisse unparteiisch, unabhängig und transparent aus. Insbesondere wird durch ihre Organisation, Personalausstattung, Verwaltung und Finanzierung ermöglicht, dass sie ihre Befugnisse in dieser Weise ausüben können.

Geänderter Text

5. Die nationalen **Luftfahrtbehörden** üben ihre Befugnisse unparteiisch, unabhängig und transparent aus. Insbesondere wird durch ihre Organisation, Personalausstattung, Verwaltung und Finanzierung ermöglicht, dass sie ihre Befugnisse in dieser Weise ausüben können.

Abänderung 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 6 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

6. Das Personal der nationalen **Aufsichtsbehörden**

Geänderter Text

6. Das Personal der nationalen **Luftfahrtbehörden**

Abänderung 53

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 6 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) wird nach klaren und transparenten Regeln eingestellt, die seine Unabhängigkeit gewährleisten; **Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen werden vom nationalen Kabinett oder Ministerrat oder einer anderen öffentlichen Behörde ernannt, die keine direkte Kontrolle über Flugsicherungsorganisationen ausübt oder von ihnen profitiert;**

Geänderter Text

(a) wird nach klaren und transparenten Regeln **und Kriterien** eingestellt, die seine Unabhängigkeit gewährleisten;

Abänderung 54

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 6 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) wird nach einem transparenten Verfahren auf der Grundlage der jeweiligen spezifischen Qualifikationen ausgewählt, einschließlich geeigneter Kompetenzen und einschlägiger Erfahrungen **unter anderem in den Bereichen Audit, Flugsicherungsdienste und -systeme;**

Geänderter Text

(b) wird nach einem transparenten Verfahren auf der Grundlage der jeweiligen spezifischen Qualifikationen ausgewählt, einschließlich geeigneter Kompetenzen und einschlägiger Erfahrungen;

Abänderung 55

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 6 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) erhält keine Unterstützung von Flugsicherungsorganisationen oder von Unternehmen, die der Kontrolle von

Abänderung 56

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 6 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) handelt unabhängig, **insbesondere von Interessen in Verbindung mit Flugsicherungsorganisationen**, und fordert bei Ausübung der Funktionen der nationalen **Aufsichtsbehörde** keine Anweisungen von Regierungen oder sonstigen öffentlichen oder privaten Stellen an und nimmt solche Anweisungen nicht entgegen;

Geänderter Text

(c) handelt unabhängig und fordert bei Ausübung der Funktionen der nationalen **Luftfahrtbehörde** keine Anweisungen von Regierungen oder sonstigen öffentlichen oder privaten Stellen an und nimmt solche Anweisungen nicht entgegen; **dies gilt unbeschadet einer engen Zusammenarbeit mit anderen zuständigen nationalen Behörden;**

Abänderung 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 6 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen, Audits oder sonstige Funktionen mit direktem Bezug zur Beaufsichtigung oder zu Leistungszielen von Flugsicherungsorganisationen übernehmen nach ihrer Tätigkeit bei der nationalen **Aufsichtsbehörde** für **einen Zeitraum von mindestens einem Jahr** keine berufliche Position oder Verantwortung bei einer Flugsicherungsorganisation.

Geänderter Text

(e) Personen, **die über einen Zeitraum von mehr als sechs Monaten** mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen, Audits oder sonstige Funktionen mit direktem Bezug zur Beaufsichtigung oder zu Leistungszielen von Flugsicherungsorganisationen **betraut wurden**, übernehmen nach ihrer Tätigkeit bei der nationalen **Luftfahrtbehörde** für **folgenden** Zeitraum keine berufliche Position oder Verantwortung bei einer Flugsicherungsorganisation:

Abänderung 58

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 6 – Buchstabe e – Ziffer i (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(i) mindestens 12 Monate für Personal in leitender Position;

Abänderung 59

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 6 – Buchstabe e – Ziffer ii (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ii) mindestens 6 Monate für Personal in nichtleitender Position;

Abänderung 60

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 6 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ea) die leitenden Mitarbeiter der Behörde werden für eine einmalig verlängerbare Amtszeit von drei bis sieben Jahren ernannt und können während dieser Zeit ihres Amtes nur enthoben werden, wenn sie nicht mehr die in diesem Artikel genannten Bedingungen erfüllen oder wenn sie sich eines schweren Verstoßes gegen die nationalen Rechtsvorschriften schuldig gemacht haben.

Abänderung 61

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

7. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die nationalen **Aufsichtsbehörden** über die notwendigen Ressourcen und Kapazitäten verfügen, um die ihnen im Rahmen dieser Verordnung zugewiesenen Aufgaben wirksam und fristgerecht zu erfüllen. Die nationalen **Aufsichtsbehörden** haben volle Entscheidungskompetenz bei der Einstellung und Verwaltung ihres Personals auf der Grundlage ihrer eigenen Haushaltsmittel, die unter anderem aus Streckengebühren stammen, die in angemessenem Verhältnis zu den in Artikel 4 genannten zu erfüllenden Aufgaben stehen.

Geänderter Text

7. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die nationalen **Luftfahrtbehörden** über die notwendigen Ressourcen und Kapazitäten verfügen, um die ihnen im Rahmen dieser Verordnung zugewiesenen Aufgaben wirksam und fristgerecht zu erfüllen. Die nationalen **Luftfahrtbehörden** haben volle Entscheidungskompetenz bei der Einstellung und Verwaltung ihres Personals auf der Grundlage ihrer eigenen Haushaltsmittel, die unter anderem aus Streckengebühren stammen, die in angemessenem Verhältnis zu den in Artikel 4 genannten zu erfüllenden Aufgaben stehen.

Abänderung 62

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

8. 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 nachzukommen.

Geänderter Text

8. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Namen und Anschriften der nationalen **Luftfahrtbehörden** und etwaige Änderungen sowie diejenigen Maßnahmen mit, die sie getroffen haben, um diesem Artikel nachzukommen.

Abänderung 63

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission

9. Die Kommission legt detaillierte Vorschriften fest, in denen die Modalitäten für die Einstellung und die Auswahlverfahren für die Anwendung der Absätze 6 Buchstaben a und b definiert sind. Die betreffenden Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren des Artikels 27 Absatz 3 erlassen.

Geänderter Text

9. Die Kommission legt detaillierte Vorschriften fest, in denen die Modalitäten für die Einstellung und die Auswahlverfahren für die Anwendung der Absätze 6 Buchstaben a und b definiert sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen **und legen Folgendes fest:**

Abänderung 64

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 9 – Buchstabe a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) das von der Anstellungsbehörde geforderte Ausmaß der Unabhängigkeit von allen Unternehmen, Organisationen, öffentlichen oder privaten Stellen oder Mitarbeitern, die in den Geltungsbereich der Tätigkeit im Sinne von Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 fallen oder ein Interesse an den Tätigkeiten

solcher Stellen haben, mit dem Ziel, Interessenkonflikte zu vermeiden und gleichzeitig die Effizienz der Verwaltung zu wahren;

Abänderung 65

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 9 – Buchstabe b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) die relevanten technischen Qualifikationen, über die das Personal verfügen muss, das mit Audits befasst ist.

Abänderung 66

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Aufgaben der nationalen
Aufsichtsbehörden

Aufgaben der nationalen
Luftfahrtbehörden

Abänderung 67

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die *in Artikel 3 genannten* nationalen *Aufsichtsbehörden* sind insbesondere mit den folgenden Aufgaben betraut:

1. Die nationalen *Luftfahrtbehörden* sind insbesondere mit den folgenden Aufgaben betraut:

Abänderung 68

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Gewährleistung der 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;

Geänderter Text

(a) Gewährleistung der Beaufsichtigung bei der Anwendung dieser Verordnung **und Verordnung (EG) Nr. 216/2008**, 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;

Abänderung 69

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

(b) **Erteilung von Zeugnissen für Flugsicherungsorganisationen gemäß Artikel 8b** der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 **und** Beaufsichtigung der Anwendung **der Bedingungen, unter denen sie erteilt wurden;**

Geänderter Text

(b) **Erbringung oder Übertragung, vollständig oder teilweise, der in Artikel 8b, 8c und 10 der** Verordnung (EG) Nr. 216/2008 **genannten Aufgaben und Gewährleistung der** Beaufsichtigung der Anwendung **dieser Verordnung, insbesondere hinsichtlich des sicheren und effizienten Betriebs von Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit dem Luftraum erbringen, für die die Mitgliedstaaten zuständig sind;**

Abänderung 70

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe c**

Vorschlag der Kommission

(c) **Erteilung von Lizenzen, Berechtigungen, Vermerken und Zeugnissen für Fluglotsen gemäß Artikel 8c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und Beaufsichtigung der**

Geänderter Text

entfällt

Anwendung der Bedingungen, unter denen sie erteilt wurden;

Abänderung 71

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) Überwachung der Umsetzung der Gebührenregelung gemäß den Artikeln 12 und 13;

Geänderter Text

(e) Überwachung der Umsetzung der Gebührenregelung gemäß den Artikeln 12 und 13, ***einschließlich der Bestimmungen zur Quersubventionierung gemäß Artikel 13 Absatz 7;***

Abänderung 72

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) jährliche Berichterstattung an die maßgeblichen Behörden der Mitgliedstaaten, die Agentur und die Kommission über ihre Tätigkeit und die Erfüllung ihrer Aufgaben. In den Berichten ist für jede einzelne der in diesem Artikel genannten Aufgaben darzulegen, welche Maßnahmen getroffen und welche Ergebnisse erzielt wurden.

Abänderung 73

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Jede nationale **Aufsichtsbehörde** veranlasst geeignete Inspektionen und Erhebungen, um die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung zu überprüfen. Die betroffenen Flugsicherungsorganisationen unterstützen die Durchführung dieser Arbeiten.

Geänderter Text

2. Jede nationale **Luftfahrtbehörde** veranlasst geeignete Inspektionen und Erhebungen, um die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung zu überprüfen. Die betroffenen Flugsicherungsorganisationen unterstützen die Durchführung dieser Arbeiten **und die betreffenden Mitgliedstaaten bieten jegliche Unterstützung an, um effektive Kontrollmechanismen sicherzustellen.**

Abänderung 74

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Überschrift**

Vorschlag der Kommission

Zusammenarbeit der nationalen
Aufsichtsbehörden

Geänderter Text

Zusammenarbeit der nationalen
Luftfahrtbehörden

Abänderung 75

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 1 – Unterabsatz 1**

Vorschlag der Kommission

Die nationalen **Aufsichtsbehörden** tauschen Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze, Vorgehensweisen und Verfahren sowie über die Umsetzung des Unionsrechts aus. Sie arbeiten zusammen, um ihre Entscheidungen in der gesamten Union zu koordinieren. Die nationalen **Aufsichtsbehörden** beteiligen sich an einem regelmäßig zu Sitzungen zusammentretenden Netz und arbeiten in diesem Netz zusammen. **Die Kommission und die Luftfahrtagentur der Europäischen Union (European Union**

Geänderter Text

Die nationalen **Luftfahrtbehörden** tauschen Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze, Vorgehensweisen und Verfahren sowie über die Umsetzung des Unionsrechts aus. Sie arbeiten zusammen, um ihre Entscheidungen in der gesamten Union zu koordinieren. Die nationalen **Luftfahrtbehörden** beteiligen sich an einem regelmäßig **mindestens einmal jährlich** zu Sitzungen zusammentretenden Netz und arbeiten in diesem Netz zusammen. Die Kommission und die EAA erleichtern die aktive Zusammenarbeit der

Agency for Aviation, nachstehend „EAA“) sind Mitglieder, koordinieren und unterstützen die Arbeit des Netzes und geben dem Netz bei Bedarf Empfehlungen. Die Kommission und die EAA erleichtern die aktive Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden sowie den Austausch und die Verwendung von Personal zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden auf der Grundlage eines Pools von Sachverständigen, der von der EAA in Einklang mit Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 einzurichten ist.

nationalen *Luftfahrtbehörden* sowie den Austausch und die Verwendung von Personal zwischen den nationalen *Luftfahrtbehörden*.

Dieses Netzwerk kann unter anderem

(a) gestraffte Methoden und Leitlinien für die Umsetzung der Aufgaben der Behörde gemäß Artikel 4 erstellen und verbreiten;

(b) einzelne nationale Luftfahrtbehörden in Fragen der Regulierung unterstützen;

(c) der Kommission und der EAA Stellungnahmen zur Erstellung von Vorschriften und Zertifizierungen vorlegen;

(d) Stellungnahmen, Leitlinien und Empfehlungen zur Verbesserung der Bereitstellung grenzüberschreitender Dienstleistungen erstellen;

(e) die gemeinsame Lösungen, die in zwei oder mehr Mitgliedstaaten umgesetzt werden sollen, entwickeln, um so die Ziele des ATM-Masterplans oder des Abkommens von Chicago zu verwirklichen.

Abänderung 76

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Unter Beachtung der Vorschriften für den Datenschutz gemäß Artikel 22 dieser

Geänderter Text

Unter Beachtung der Vorschriften für den Datenschutz gemäß Artikel 22 dieser

Verordnung und gemäß der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 *unterstützt* die Kommission *den im ersten und zweiten Unterabsatz genannten Informationsaustausch* zwischen den Mitgliedern des Netzes, möglichst auf elektronischem Weg und unter Beachtung der Vertraulichkeit von Geschäftsgeheimnissen der *Flugsicherungsorganisationen*.

Verordnung und gemäß der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 *bietet* die Kommission *eine Plattform für den Austausch der Informationen* zwischen den Mitgliedern des Netzes, möglichst auf elektronischem Weg und unter Beachtung der Vertraulichkeit von Geschäftsgeheimnissen der *betreffenden Unternehmen, Organisationen oder Stellen*.

Abänderung 77

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die nationalen *Aufsichtsbehörden* arbeiten, auch im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei der Marktüberwachung, der Bearbeitung von Beschwerden oder der Durchführung von Untersuchungen eng zusammen.

Geänderter Text

2. Die nationalen *Luftfahrtbehörden* arbeiten, auch im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei der Marktüberwachung, der Bearbeitung von Beschwerden oder der Durchführung von Untersuchungen eng zusammen.

Abänderung 78

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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. Die betroffenen nationalen *Aufsichtsbehörden* erarbeiten einen Plan mit den Modalitäten ihrer Zusammenarbeit im Hinblick auf die

Geänderter Text

3. Im Falle funktionaler Luftraumblöcke schließen die betroffenen Mitgliedstaaten eine Vereinbarung über die in *Artikel 4* vorgesehene Beaufsichtigung der Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit diesen funktionalen Luftraumblöcken erbringen. Die betroffenen nationalen *Luftfahrtbehörden* erarbeiten einen Plan mit den Modalitäten ihrer Zusammenarbeit im Hinblick auf die Durchführung dieser Vereinbarung.

Durchführung dieser Vereinbarung.

Abänderung 79

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Die nationalen **Aufsichtsbehörden** arbeiten untereinander eng zusammen, um eine angemessene Beaufsichtigung von Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen, die im Besitz eines gültigen Zeugnisses eines Mitgliedstaats sind und auch Dienste in Bezug auf den Luftraum erbringen, für den ein anderer Mitgliedstaat zuständig ist. Diese Zusammenarbeit umfasst auch Regelungen für das Vorgehen in Fällen, in denen eine Nichteinhaltung dieser Verordnung und der geltenden gemeinsamen Anforderungen, die in Übereinstimmung mit Artikel 8b Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verabschiedet wurden , vorliegt.

Geänderter Text

4. Die nationalen **Luftfahrtbehörden** arbeiten untereinander eng zusammen, um eine angemessene Beaufsichtigung von Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen, die im Besitz eines gültigen Zeugnisses eines Mitgliedstaats sind und auch Dienste in Bezug auf den Luftraum erbringen, für den ein anderer Mitgliedstaat zuständig ist. Diese Zusammenarbeit umfasst auch Regelungen für das Vorgehen in Fällen, in denen eine Nichteinhaltung dieser Verordnung und der geltenden gemeinsamen Anforderungen, die in Übereinstimmung mit Artikel 8b Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verabschiedet wurden , vorliegt.

Abänderung 80

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Im Fall einer Erbringung von Flugsicherungsdiensten in einem Luftraum, für den ein anderer Mitgliedstaat zuständig ist , umfassen die in den Absätzen 2 und 4 genannten Regelungen eine Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Aufsichtstätigkeit gemäß Artikel 4 Absätze 1 und 2 sowie der Ergebnisse dieser Tätigkeit. Diese gegenseitige Anerkennung gilt auch dann, wenn in Bezug auf die Zertifizierung von

Geänderter Text

5. Im Fall einer Erbringung von Flugsicherungsdiensten in einem Luftraum, für den ein anderer Mitgliedstaat zuständig ist , umfassen die in den Absätzen 2, 3 und 4 genannten Regelungen eine Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Aufsichtstätigkeit gemäß Artikel 4 Absätze 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.

Flugsicherungsorganisationen zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden Regelungen für die Anerkennung getroffen werden.

Abänderung 81

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist und im Hinblick auf die regionale Zusammenarbeit können die nationalen *Aufsichtsbehörden* auch Regelungen betreffend die Aufteilung der Zuständigkeiten für die Aufsichtstätigkeit treffen.

Geänderter Text

6. Wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist und im Hinblick auf die regionale Zusammenarbeit können die nationalen *Luftfahrtbehörden* auch Regelungen betreffend die Aufteilung der Zuständigkeiten für die Aufsichtstätigkeit treffen.

Abänderung 82

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die nationalen *Aufsichtsbehörden* können entscheiden, qualifizierte Stellen, die die Anforderungen des Anhangs I erfüllen, ganz oder teilweise mit der Durchführung *der in Artikel 4 Absatz 2 genannten* Inspektionen *und* Erhebungen zu beauftragen.'

Geänderter Text

1. Die *EAA und die* nationalen *Luftfahrtbehörden* können entscheiden, qualifizierte Stellen, die die Anforderungen des Anhangs I erfüllen, ganz oder teilweise mit der Durchführung *von* Inspektionen, Erhebungen *und anderen Aufgaben gemäß dieser Verordnung* zu beauftragen.

Abänderung 83

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Eine derartige *von einer nationalen Aufsichtsbehörde gewährte* Übertragung der Durchführung gilt unionsweit für einen

Geänderter Text

2. Eine derartige Übertragung der Durchführung gilt unionsweit für einen verlängerbaren Zeitraum von drei Jahren.

verlängerbaren Zeitraum von drei Jahren. Die nationalen **Aufsichtsbehörden** können jede qualifizierte Stelle mit Sitz in der Union mit der Durchführung der genannten Inspektionen und Erhebungen beauftragen.

Die **EAA und die nationalen Luftfahrtbehörden** können jede qualifizierte Stelle mit Sitz in der Union mit der Durchführung der genannten Inspektionen und Erhebungen beauftragen.

Abänderung 84

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die **Mitgliedstaaten** melden der Kommission, **der EAA und** den anderen Mitgliedstaaten die qualifizierten Stellen, denen sie Aufgaben gemäß Absatz 1 übertragen haben , und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die ihr erteilte Kennnummer sowie etwaige diesbezügliche Änderungen an. Die Kommission veröffentlicht die Liste der qualifizierten Stellen unter Angabe ihrer Kennnummern und Zuständigkeitsbereiche im Amtsblatt der Europäischen Union und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

Geänderter Text

3. Die **EAA und die nationalen Luftfahrtbehörden** melden der Kommission, den anderen Mitgliedstaaten **und gegebenenfalls der EAA** die qualifizierten Stellen, denen sie Aufgaben gemäß Absatz 1 übertragen haben , und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die ihr erteilte Kennnummer sowie etwaige diesbezügliche Änderungen an. Die Kommission veröffentlicht die Liste der qualifizierten Stellen unter Angabe ihrer Kennnummern und Zuständigkeitsbereiche im Amtsblatt der Europäischen Union und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

Abänderung 85

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Die **Mitgliedstaaten** widerrufen die Übertragung, wenn eine qualifizierte Stelle die Anforderungen in Anhang I nicht mehr erfüllt. Sie unterrichten unverzüglich die Kommission, **die EAA** und die anderen Mitgliedstaaten darüber.

Geänderter Text

4. Die **EAA und die nationalen Luftfahrtbehörden** widerrufen die Übertragung, wenn eine qualifizierte Stelle die Anforderungen in Anhang I nicht mehr erfüllt. Sie unterrichten unverzüglich die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten darüber.

Abänderung 86

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. , Die nationalen **Aufsichtsbehörden** , die gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, richten Anhörungsverfahren für eine angemessene Einbeziehung der Beteiligten, einschließlich der Vertretungsorgane des Fachpersonals, für die Ausübung ihrer Aufgaben bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ein.

Geänderter Text

1. Die nationalen **Luftfahrtbehörden**, die gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, richten Anhörungsverfahren für eine angemessene Einbeziehung der Beteiligten, einschließlich der Vertretungsorgane des Fachpersonals, für die Ausübung ihrer Aufgaben bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ein.

Abänderung 87

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Erbringung jeglicher Flugsicherungsdienste in der Union unterliegt einer Zertifizierung durch die oder der Abgabe einer Erklärung bei den nationalen **Aufsichtsbehörden** oder der EAA in Übereinstimmung mit Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 .

Geänderter Text

1. Die Erbringung jeglicher Flugsicherungsdienste in der Union unterliegt einer Zertifizierung durch die oder der Abgabe einer Erklärung bei den nationalen **Luftfahrtbehörden** oder der EAA in Übereinstimmung mit Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.

Abänderung 88

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Die Erteilung eines Zeugnisses eröffnet den Flugsicherungsorganisationen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen Mitgliedstaaten, anderen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen in der Union anzubieten. **Im Hinblick auf**

Geänderter Text

4. Die Erteilung eines Zeugnisses eröffnet den Flugsicherungsorganisationen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen **allen** Mitgliedstaaten, anderen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen in der Union **und benachbarten Drittländern**

Unterstützungsleistungen ist diese Möglichkeit an die Einhaltung von Artikel 10 Absatz 2 gebunden.

anzubieten, *gegebenenfalls auch innerhalb eines funktionalen Luftraumblocks, sofern sich die betreffenden Parteien gemeinsam darauf geeinigt haben.*

Abänderung 89

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. In Bezug auf funktionale Luftraumblocks, die nach Artikel 16 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.

Geänderter Text

5. In Bezug auf funktionale Luftraumblocks, die nach Artikel 16 festgelegt wurden, benennen die betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 dieses Artikels spätestens einen Monat vor der Umsetzung des Luftraumblocks gemeinsam einen oder mehrere Dienstleister für Flugverkehrsdienste.

Abänderung 90

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten durch alle notwendigen Maßnahmen, dass ***Anbieter*** von Unterstützungsleistungen in Übereinstimmung mit diesem Artikel innerhalb der Union unter gerechten, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen für die Erbringung dieser Leistungen miteinander in Wettbewerb treten können.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten durch alle notwendigen Maßnahmen, dass ***Anbietern*** von Unterstützungsleistungen in Übereinstimmung mit diesem Artikel innerhalb der Union ***keine gesetzlichen Hürden entstehen, die deren Möglichkeiten einschränken***, unter gerechten, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen für die Erbringung dieser Leistungen miteinander in Wettbewerb treten ***zu*** können.

Die in diesem Artikel festgelegte

Anforderung ist spätestens bis zum 1. Januar 2020 zu erfüllen.

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten durch alle notwendigen Maßnahmen, dass **die Erbringung von Flugverkehrsdiensten und die Erbringung von Unterstützungsleistungen voneinander getrennt werden**. Diese **Trennung beinhaltet die Anforderung, dass Flugverkehrsdienste und Unterstützungsleistungen von unterschiedlichen Unternehmen zu erbringen sind**.

3. Bei der Auswahl **der Anbieter** von Unterstützungsleistungen sind von der für die Beschaffung **zuständigen** Stelle **insbesondere Kosteneffizienz**, Gesamtqualität des Dienstes und die Sicherheit der Dienste zu berücksichtigen.

4. Ein Anbieter von Unterstützungsleistungen darf für die Erbringung von Leistungen im Luftraum eines Mitgliedstaats nur ausgewählt werden, wenn

a) er über ein Zeugnis gemäß Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verfügt;

((b) er seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat;

(c) Mitgliedstaaten und/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; und

(d) der Diensteanbieter die nationalen

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten durch alle notwendigen Maßnahmen, dass **Flugsicherungsorganisationen bei der Erstellung ihrer Geschäftspläne Angebote verschiedener Anbieter von Unterstützungsdiensten einholen, um den in finanzieller und qualitativer Hinsicht besten Anbieter auszuwählen**. Das **Leistungsüberprüfungsgremium gemäß Artikel 11 Absatz 2 kontrolliert bei der Bewertung der Leistungspläne, inwieweit diese mit den Bestimmungen dieses Absatzes übereinstimmen**.

3. Bei der Auswahl **eines externen Anbieters** von Unterstützungsleistungen sind **die Vorschriften der Richtlinie 2004/18/EG einzuhalten**. **Insbesondere sind Kosten- und Energieeffizienz**, Gesamtqualität des Dienstes, **Interoperabilität** und die Sicherheit der Dienste **sowie die Transparenz des Auswahlverfahrens für die** für die Beschaffung **zuständige** Stelle **verbindliche Auswahlkriterien**.

4. Ein Anbieter von Unterstützungsleistungen darf für die Erbringung von Leistungen im Luftraum eines Mitgliedstaats nur ausgewählt werden, wenn

(a) er über ein Zeugnis gemäß Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verfügt;

(b) er seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat;

(c) Mitgliedstaaten und/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; und

(d) der Diensteanbieter die nationalen

Sicherheits- und
Verteidigungsanforderungen erfüllt.

5. Unterstützungsleistungen für den Betrieb des EATMN können zentral vom Netzmanager bereitgestellt werden, indem diese Leistungen in Übereinstimmung mit Artikel 17 Absatz 3 zu den in Artikel 17 Absatz 2 genannten Diensten hinzugefügt werden. Sie können auch exklusiv durch einen Anbieter von Flugsicherungsdiensten oder Gruppen solcher Anbieter bereitgestellt werden, das gilt insbesondere für Dienste im Zusammenhang mit der Bereitstellung der ATM-Infrastrukturen. Die Kommission legt die Modalitäten für die Auswahl der Anbieter oder Gruppen von Anbietern fest, basierend auf der fachlichen Kapazität und Fähigkeit zur unparteiischen und kosteneffizienten Erbringung der Dienste, und erstellt eine Gesamtbewertung der geschätzten Kosten und Vorteile der zentralisierten Erbringung von Unterstützungsleistungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen. Die Kommission benennt Anbieter oder Gruppen von Anbietern in Übereinstimmung mit diesen Durchführungsrechtsakten.

Sicherheits- und
Verteidigungsanforderungen erfüllt.

5. Unterstützungsleistungen für den Betrieb des EATMN können zentral vom Netzmanager bereitgestellt werden, indem diese Leistungen in Übereinstimmung mit Artikel 17 Absatz 3 zu den in Artikel 17 Absatz 2 genannten Diensten hinzugefügt werden. Sie können auch exklusiv durch einen Anbieter von Flugsicherungsdiensten oder Gruppen solcher Anbieter bereitgestellt werden, das gilt insbesondere für Dienste im Zusammenhang mit der Bereitstellung der ATM-Infrastrukturen. Die Kommission legt die Modalitäten für die Auswahl der Anbieter oder Gruppen von Anbietern fest, basierend auf der fachlichen Kapazität und Fähigkeit zur unparteiischen und kosteneffizienten Erbringung der Dienste, und erstellt eine Gesamtbewertung der geschätzten Kosten und Vorteile der zentralisierten Erbringung von Unterstützungsleistungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen. Die Kommission benennt Anbieter oder Gruppen von Anbietern in Übereinstimmung mit diesen Durchführungsrechtsakten.

5a. Die Kommission legt ausführliche Regelungen für die Modalitäten bei der Auswahl von Diensten gemäß diesem Artikel fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen.

5b. Die Kommission erstellt eine umfassende Studie über die operativen, wirtschaftlichen, sicherheitsrelevanten und sozialen Folgen im Zusammenhang mit der Einführung des Marktprinzips bei der Erbringung von Unterstützungsdiensten an und legt diese dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2016 vor. Die Studie berücksichtigt die Umsetzung des ATM-Masterplans und die Auswirkungen der SESAR-Technologien auf den Sektor der Unterstützungsdienstleistungen.

Abänderung 91

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) unionsweite und damit verbundene lokale Leistungsziele in den zentralen Leistungsbereichen der Sicherheit, der Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz,

Geänderter Text

(a) unionsweite und damit verbundene lokale Leistungsziele in den zentralen Leistungsbereichen der Sicherheit, der Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz **im Einklang mit den übergeordneten Zielen des ATM-Masterplans, die für den gesamten Referenzzeitraum festgelegt wurden;**

Abänderung 92

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) **ationale Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke**, einschließlich Leistungsziele, die Übereinstimmung mit den unionsweiten Leistungszielen gewährleisten, und

Geänderter Text

(b) **lokale Leistungspläne**, einschließlich Leistungsziele, die Übereinstimmung mit den unionsweiten Leistungszielen gewährleisten und

Abänderung 93

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Kommission benennt eine unabhängige, unparteiische und kompetente Stelle, die als „Leistungsüberprüfungsgremium“ tätig wird. Das Leistungsüberprüfungsgremium

Geänderter Text

2. Die Kommission benennt eine unabhängige, unparteiische und kompetente Stelle, 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. Technische Unterstützung für das Leistungsüberprüfungsgremium können die EAA **und** Eurocontrol oder eine andere kompetente Stelle leisten.

fungiert ab 1. Juli 2015 als Wirtschaftsregulator unter Aufsicht der Kommission. Das Leistungsüberprüfungsgremium hat die Aufgabe, die Kommission in Absprache mit den nationalen **Luftfahrtbehörden zu unterstützen** sowie die nationalen **Luftfahrtbehörden** bei der Anwendung des in Absatz 1 genannten Leistungssystems zu unterstützen **und die Anwendung zu überwachen.** Das **Leistungsüberprüfungsgremium sollte funktional und rechtlich von jeglichen Anbietern von Diensten auf nationaler und europäischer Ebene getrennt sein.** Technische Unterstützung für das Leistungsüberprüfungsgremium können die EAA, **der Netzmanager**, Eurocontrol oder eine andere kompetente Stelle leisten.

Abänderung 94

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. 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 Ziele 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.

Geänderter Text

3. Die in Absatz 1 Buchstabe b genannten **lokalen Leistungspläne** werden von den nationalen **Luftfahrtbehörden** ausgearbeitet und von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen. Diese Pläne enthalten verbindliche Ziele sowie ein System von geeigneten Anreizen, wie es von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen wurde. Die Pläne werden in Absprache mit **der Kommission, dem Leistungsüberprüfungsgremium**, Flugsicherungsorganisationen, Vertretern von Luftraumnutzern sowie ggf. mit Flughafenbetreibern und Flughafenkoordinatoren erstellt.

Abänderung 95

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Übereinstimmung der **nationalen Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke** mit den unionsweiten Leistungszielen wird von der Kommission in Zusammenarbeit mit dem Leistungsüberprüfungsgremium bewertet.

Geänderter Text

Die Übereinstimmung der **lokalen Leistungspläne und Ziele** mit den unionsweiten Leistungszielen wird von der Kommission in Zusammenarbeit mit dem Leistungsüberprüfungsgremium bewertet.

Abänderung 96

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Falls die Kommission **feststellt**, dass die **nationalen Pläne oder die Pläne für den funktionalen Luftraumblock** oder die lokalen Ziele nicht mit den unionsweiten Zielen übereinstimmen, kann sie verlangen, dass der betreffende Mitgliedstaat die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ergreift. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit den Beratungsverfahren nach Artikel 27 Absatz 2 angenommen.

Geänderter Text

Falls die Kommission **bestimmt**, dass die **lokalen Leistungspläne** oder die lokalen Ziele nicht mit den unionsweiten Zielen übereinstimmen, kann sie verlangen, dass der betreffende Mitgliedstaat die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ergreift. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Beratungsverfahren nach in Artikel 27 Absatz 2 angenommen.

Abänderung 97

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Die Kommission **bewertet** regelmäßig, ob die unionsweiten und die damit verbundenen lokalen Leistungsziele erreicht werden.

Geänderter Text

6. Die Kommission **und die EAA bewerten gemeinsam mit dem Leistungsüberprüfungsgremium** regelmäßig, ob die unionsweiten und die damit verbundenen lokalen Leistungsziele erreicht werden.

Abänderung 98

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 – Absatz 7 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) die Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von einschlägigen Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzdiensten von allen einschlägigen Parteien, einschließlich der Flugsicherungsorganisationen, der Luftraumnutzer, der Flughafenbetreiber, der nationalen **Aufsichtsbehörden**, der Mitgliedstaaten und Eurocontrol;

Geänderter Text

(a) die Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von einschlägigen Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzdiensten von allen einschlägigen Parteien, einschließlich der Flugsicherungsorganisationen, der Luftraumnutzer, der Flughafenbetreiber, **der EAA**, der nationalen **Luftfahrtbehörden**, der Mitgliedstaaten und Eurocontrol;

Abänderung 99

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 – Absatz 7 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(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;

Geänderter Text

(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-Generalplans festgestellten Leistungsbereichen abgestimmt sind, einschließlich der Bereiche Sicherheit, Umwelt, Kapazität, Kosteneffizienz **und menschlicher Faktor**, 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. **Besonderes Augenmerk gilt dabei den sicherheitsbezogenen Leistungsindikatoren;**

Abänderung 100

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 – Absatz 7 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) die Aufstellung und Revision unionsweiter und damit verbundener lokaler Leistungsziele, bei deren Festlegung Hinweisen von nationaler Ebene oder von der Ebene der funktionalen Luftraumblocke Rechnung getragen wird;

Geänderter Text

(c) die Aufstellung und Revision unionsweiter und damit verbundener lokaler Leistungsziele, bei deren Festlegung Hinweisen von nationaler Ebene oder von der Ebene der funktionalen Luftraumblocke Rechnung getragen wird. **Unionsweite Leistungsziele sollten so aufgestellt werden, dass sichergestellt ist, dass jeder funktionale Luftraumblock über ausreichend Flexibilität verfügt, um**

die besten Ergebnisse zu erzielen;

Abänderung 101

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 – Absatz 7 – Unterbsatz 1 – Buchstabe d – introductory part

Vorschlag der Kommission

(d) Kriterien für die Erstellung der **nationalen** Leistungspläne **oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke** durch die nationalen **Aufsichtsbehörden**, die die lokalen Leistungsziele und das System von Anreizen enthalten. Für die Leistungspläne gilt Folgendes:

Geänderter Text

(d) Kriterien für die Erstellung der **lokalen** Leistungspläne durch die nationalen **Luftfahrtbehörden**, die die lokalen Leistungsziele und das System von Anreizen enthalten. Für die Leistungspläne gilt Folgendes:

Abänderung 102

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 – Absatz 7 – Unterbsatz 1 – Buchstabe d – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

(i) sie beruhen auf den Geschäftsplänen der Flugsicherungsorganisationen;

Geänderter Text

(i) sie beruhen auf den Geschäftsplänen der Flugsicherungsorganisationen, **bei denen wiederum die Durchführung des ATM-Masterplans berücksichtigt werden sollte;**

Abänderung 103

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 – Absatz 7 – Unterabsatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) die Bewertung der lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der **nationalen** Leistungspläne **oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke;**

Geänderter Text

(e) die Bewertung der lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der **lokalen** Leistungspläne;

Abänderung 104

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 – Absatz 7 – Unterabsatz 1 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

(f) die Überwachung der *nationalen* Leistungspläne *oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke*, einschließlich geeigneter Warnverfahren;

Geänderter Text

(f) die Überwachung der *lokalen* Leistungspläne einschließlich geeigneter Warnverfahren;

Abänderung 105

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 – Absatz 7 – Unterabsatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

(g) Kriterien für die Verhängung von Sanktionen bei Nichteinhaltung der unions weiten und damit verbundenen lokalen Leistungsziele während des Bezugszeitraums und die Unterstützung von Warnverfahren;

Geänderter Text

(g) Kriterien für die Verhängung von Sanktionen *und Ausgleichsmechanismen* bei Nichteinhaltung der unionsweiten und damit verbundenen lokalen Leistungsziele während des Bezugszeitraums und die Unterstützung von Warnverfahren;

Abänderung 106

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 – Absatz 7 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für das ordnungsgemäße Funktionieren des Leistungssystems nach den in diesem Absatz aufgeführten Punkten festzulegen .

Geänderter Text

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen, um *unionsweite Leistungsziele und* detaillierte Vorschriften für das ordnungsgemäße Funktionieren des Leistungssystems nach den in diesem Absatz aufgeführten Punkten festzulegen.

Abänderung 107

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8a. Die Kommission führt eine Untersuchung dazu durch, welche Auswirkungen die Tätigkeiten von Nicht-Flugsicherungsorganisationen innerhalb des ATM-Systems, z. B. von Flughafensbetreibern, Flughafenkoordinatoren und Luftverkehrsbetreibern, auf das effiziente Funktionieren des europäischen ATM-Netzwerkes haben könnten.

Diese Untersuchung berücksichtigt zumindest Folgendes, ohne sich in ihrem Umfang darauf zu beschränken:

(a) Identifizierung von Nicht-Flugsicherungsorganisationen innerhalb des ATM-Systems, die in der Lage sind, die Leistung des Netzwerkes zu beeinflussen;

(b) Auswirkungen der Tätigkeiten dieser Akteure auf die Leistung von ANS im Zusammenhang mit den KPA von Sicherheit, Umwelt und Ressourcen;

(c) Möglichkeiten der Entwicklung von Leistungsindikatoren und Leistungsindikatoren für diese Akteure;

(d) Nutzen für ein europäisches ATM-Netzwerk durch mögliche Umsetzung zusätzlicher Leistungsindikatoren und zentraler Leistungsindikatoren und Hindernisse für eine optimale Leistung.

Mit der Untersuchung sollte spätestens zwölf Monate nach der Veröffentlichung dieser Verordnung begonnen, und sie sollte spätestens zwölf Monate später abgeschlossen werden. Die Ergebnisse sollten dann von der Kommission und den Mitgliedstaaten mit Blick auf die Ausweitung des Geltungsbereichs des Leistungssystems bewertet werden und im Einklang mit den Bestimmungen dieses Artikels zusätzliche Leistungsindikatoren

und zentrale Leistungsindikatoren für künftige Referenzzeiträume umfassen.

Abänderung 108

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. 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 umfassen auch die den nationalen **Aufsichtsbehörden** und/oder qualifizierten Stellen entstehenden Kosten sowie andere Kosten, die dem jeweiligen Mitgliedstaat und Dienstleister in Bezug auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstehen. Sie umfassen **nicht** die Kosten von Sanktionen, die von Mitgliedstaaten unter Verweis auf Artikel 33 auferlegt wurden, noch die Kosten etwaiger Behebungsmaßnahmen oder Sanktionen, die von Mitgliedstaaten unter Verweis auf Article 11 Absatz 5 auferlegt wurden.

Geänderter Text

4. 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 umfassen auch die den nationalen **Luftfahrtbehörden** und/oder qualifizierten Stellen entstehenden Kosten sowie andere Kosten, die dem jeweiligen Mitgliedstaat und Dienstleister in Bezug auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstehen. Sie umfassen **weder** die Kosten von Sanktionen, die von Mitgliedstaaten unter Verweis auf Artikel 33 auferlegt wurden, noch die Kosten etwaiger Behebungsmaßnahmen oder Sanktionen, die von Mitgliedstaaten unter Verweis auf Article 11 Absatz 5 auferlegt wurden.

Abänderung 109

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. 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;

Geänderter Text

5. 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, **um zu einer einheitlichen Gebühr im Einklang mit**

den jeweiligen Leistungsplänen zu gelangen.

Abänderung 110

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 9 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

(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. Für die Zwecke *von Buchstabe f* 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.

Geänderter Text

(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. Für die Zwecke *dieses Buchstabens* und im Zusammenhang mit den *lokalen Leistungsplänen* können die nationalen *Luftfahrtbehörden* 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.

Abänderung 111

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 10

Vorschlag der Kommission

10. Die Kommission erlässt Maßnahmen zur Festlegung der Einzelheiten des Verfahrens, das zur Anwendung der Absätze 1 bis 9 einzuhalten ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen.

Geänderter Text

10. Die Kommission erlässt Maßnahmen zur Festlegung der Einzelheiten des Verfahrens, das zur Anwendung der Absätze 1 bis 9 einzuhalten ist. **Die Kommission kann Finanzmechanismen vorschlagen, um die Abstimmung der Ausgaben an Bord und am Boden beim Einsatz von SESAR-Technologien zu unterstützen.** Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen.

Abänderung 112

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 14 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 14a

Umsetzung des ATM-Masterplans

1. Die Umsetzung des ATM-Masterplans wird von der Kommission überwacht. Der Netzmanager, das Leistungsüberprüfungsgremium und das Management für die Umsetzung tragen gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung zur Umsetzung des ATM-Masterplans bei.

Abänderung 113

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 14 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 14b

Die Kommission ergreift Maßnahmen zur Festlegung der Bestimmungen zur Umsetzung des ATM-Masterplans, einschließlich der Festlegung und Auswahl der Verantwortlichen auf der Managementebene (Management für die Umsetzung). Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen.

Abänderung 114

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 14c

Das Management für die Umsetzung schlägt der Kommission verbindliche Fristen für die Einführung und geeignete Korrekturmaßnahmen für den Fall einer verspäteten Umsetzung vor.

Abänderung 115

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die Umsetzung des ATM-Masterplans kann durch gemeinsame Vorhaben unterstützt werden. Diese Vorhaben unterstützen die Ziele dieser Verordnung zur Verbesserung der Leistung des europäischen Luftverkehrssystems in Schlüsselbereichen wie Kapazität, Flug- und Kosteneffizienz und Umweltverträglichkeit unter Beachtung der vorrangigen Sicherheitsziele. Die gemeinsamen Vorhaben sind auf eine zeitgerechte, koordinierte und synchronisierte Bereitstellung der ATM-

1. Die Umsetzung des ATM-Generalplans kann durch gemeinsame Vorhaben unterstützt werden. Diese Vorhaben unterstützen die Ziele dieser Verordnung zur Verbesserung der Leistung des europäischen Luftverkehrssystems in Schlüsselbereichen wie Kapazität, Flug- und Kosteneffizienz und Umweltverträglichkeit unter Beachtung der vorrangigen Sicherheitsziele. Die gemeinsamen Vorhaben sind auf eine zeitgerechte, koordinierte und synchronisierte Bereitstellung der ATM-

Funktionalitäten auszurichten, damit die im ATM-Masterplan vorgesehenen wesentlichen betrieblichen Änderungen verwirklicht werden können .

Funktionalitäten auszurichten, damit die im ATM-Generalplan vorgesehenen wesentlichen betrieblichen Änderungen verwirklicht werden können, **wozu die Ermittlung der am besten geeigneten geografischen Dimension, ein leistungsorientierter Projektaufbau sowie ein vom Umsetzungsmanager zu befolgender Dienstleistungsansatz zählen. Gegebenenfalls zielen Gestaltung und Ausführung gemeinsamer Projekte auf die Einrichtung einer Reihe interoperabler Kapazitäten ab, die in allen Mitgliedstaaten vorhanden sind.**

Abänderung 116

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Kommission kann Maßnahmen annehmen, in denen die Lenkung gemeinsamer Vorhaben festgelegt und Anreize für ihre Realisierung definiert werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen. Diese Maßnahmen **berühren nicht** die Mechanismen für die Einführung der Vorhaben bezüglich funktionaler Luftraumblöcke, auf die sich die Beteiligten dieser Blöcke geeinigt haben.

Geänderter Text

2. Die Kommission kann Maßnahmen annehmen, in denen die Lenkung gemeinsamer Vorhaben festgelegt und Anreize für ihre Realisierung definiert werden. **Das die Durchführung der gemeinsamen Vorhaben leitende Gremium ist dasselbe, das für die Umsetzung des Basisszenarios des ATM-Masterplans zuständig ist.** Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen. Diese Maßnahmen **ergänzen** die Mechanismen für die Einführung der Vorhaben bezüglich funktionaler Luftraumblöcke, auf die sich die Beteiligten dieser Blöcke geeinigt haben.

Abänderung 117

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 3 a (neu)

3a. Gemeinsame Projekte sind das Mittel, um die durch das SESAR-Projekt entwickelten operativen Verbesserungen in einer koordinierten und zeitgemäßen Art und Weise umzusetzen. Sie tragen damit in entscheidender Weise zur Erreichung der europaweiten Zielvorgaben bei.

Abänderung 118

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1

Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass funktionale Luftraumblöcke basierend auf einer integrierten Bereitstellung von **Flugverkehrsdiensten** geschaffen und 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.

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass **betriebsfähige** funktionale Luftraumblöcke basierend auf einer integrierten Bereitstellung von **Flugsicherungsdiensten** geschaffen und 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.

Abänderung 119

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2

2. Die funktionalen Luftraumblöcke

entfällt

sollten nach Möglichkeit im Rahmen kooperativer Branchenpartnerschaften zwischen Flugsicherungsorganisationen eingerichtet werden, insbesondere in Bezug auf die Bereitstellung von Unterstützungsleistungen in Übereinstimmung mit Artikel 10. Die Branchenpartnerschaften können einen funktionalen Luftraumblock oder mehrere unterstützen oder sich zur Optimierung der Leistung an einem oder mehreren dieser Blöcke beteiligen.

Abänderung 120

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Mitgliedstaaten **und** Flugsicherungsorganisationen arbeiten so weit wie möglich zusammen, um die Einhaltung dieses Artikels zu gewährleisten. Gegebenenfalls kann sich die Zusammenarbeit auch auf Flugsicherungsorganisationen von Drittländern erstrecken, die an funktionalen Luftraumblocken teilnehmen.

Geänderter Text

3. Mitgliedstaaten, **nationale Luftfahrtbehörden und** Flugsicherungsorganisationen arbeiten so weit wie möglich zusammen, um die Einhaltung dieses Artikels zu gewährleisten. Gegebenenfalls kann sich die Zusammenarbeit auch auf **nationale Luftfahrtbehörden und** Flugsicherungsorganisationen von Drittländern erstrecken, die an funktionalen Luftraumblocken teilnehmen.

Abänderung 121

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) sie sind darauf ausgerichtet, durch die Branchenpartnerschaften maximale Synergien zu schaffen, um die gemäß Artikel 11 festgelegten Leistungsziele einzuhalten **und möglichst zu übertreffen**;

Geänderter Text

(b) sie sind darauf ausgerichtet, durch die Branchenpartnerschaften maximale Synergien zu schaffen, um die gemäß Artikel 11 festgelegten Leistungsziele einzuhalten;

Abänderung 122

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 16 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) sie ermöglichen eine optimale Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses;

Geänderter Text

(c) sie ermöglichen eine optimale ***und flexible*** Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses;

Abänderung 123

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 16 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ia) sie konsolidieren die Anschaffung der ATM-Infrastruktur und verbessern die Interoperabilität der bestehenden Ausrüstung;

Abänderung 124

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 16 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Ziffer i b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ib) sie fördern die Kohärenz mit den unionsweiten Leistungszielen.

Abänderung 126

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 16 – Absatz 6 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Festlegung eines funktionalen

Geänderter Text

Die Festlegung eines ***operativen***

Luftraumblocks, *der den Luftraum unter der Zuständigkeit von mehr als einem Mitgliedstaat umfasst*, erfolgt durch gemeinsame Benennung seitens aller Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls der Drittstaaten, die für einen Teil des Luftraums innerhalb des funktionalen Luftraumblocks zuständig sind.

funktionalen Luftraumblock erfolgt durch gemeinsame Benennung seitens aller Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls der Drittstaaten, die für einen Teil des Luftraums innerhalb des funktionalen Luftraumblocks zuständig sind.

Abänderung 127

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 11

Vorschlag der Kommission

11. Die Kommission kann Maßnahmen in Bezug auf die in Absatz 6 genannten von dem betreffenden Mitgliedstaat bzw. den betreffenden Mitgliedstaaten vorzulegenden Informationen annehmen . Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Verfahren erlassen.

Geänderter Text

11. Die Kommission kann Maßnahmen in Bezug auf die in Absatz 6 genannten von dem betreffenden Mitgliedstaat bzw. den betreffenden Mitgliedstaaten vorzulegenden Informationen annehmen . Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Verfahren erlassen. ***Die Bestimmungen dieses Absatzes gelten unbeschadet etwaiger Vereinbarungen über funktionale Luftraumblöcke, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits bestehen, sofern die Leistungsziele gemäß Absatz 11 von diesen Vereinbarungen erfüllt und möglichst übertroffen werden.***

Abänderung 128

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 16a

Branchenpartnerschaften

1. Flugsicherungsorganisationen können bei der Bildung von Branchenpartnerschaften zusammenarbeiten, insbesondere bei der Erbringung von Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 10. Die Branchenpartnerschaften können einen funktionalen Luftraumblock oder mehrere unterstützen oder sich zur Optimierung der Leistung an einem oder mehreren dieser Blöcke beteiligen.

2. Die Kommission und die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um Hindernisse für Partnerschaften zwischen Flugsicherungsorganisationen auszuräumen, wobei sie insbesondere Haftungsfragen, Gebührenmodelle und Hemmnisse für die Interoperabilität berücksichtigen.

Abänderung 129

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Dienste des Flugverkehrsmanagementnetzes (ATM-Netz) erlauben eine optimale Luftraumnutzung und gewährleisten, dass die Luftraumnutzer Flugverkehr auf den bevorzugten Flugwegen durchführen können, und ermöglichen dabei einen größtmöglichen Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten. Diese Dienste des Netzes sollen Initiativen auf nationaler Ebene sowie auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke unterstützen und unter Wahrung der Trennung von regulativen und operativen Aufgaben umgesetzt werden.

Geänderter Text

1. Die Dienste des Flugverkehrsmanagementnetzes (ATM-Netz) erlauben eine optimale **und flexible** Luftraumnutzung und gewährleisten, dass die Luftraumnutzer Flugverkehr auf den bevorzugten Flugwegen durchführen können, und ermöglichen dabei einen größtmöglichen Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten. Diese Dienste des Netzes sollen Initiativen auf nationaler Ebene sowie auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke unterstützen und unter Wahrung der Trennung von regulativen und operativen Aufgaben umgesetzt werden.

Abänderung 130

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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 Dienste unter der Verantwortung eines Netzmanagers wahrgenommen werden:

folgenden Funktionen und Dienste von einem Netzmanager koordiniert werden:

Abänderung 131

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 17 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) Optimierung der Luftraumgestaltung in Zusammenarbeit mit den Flugsicherungsorganisationen und den in Artikel 16 genannten funktionalen Luftraumblöcken;

Geänderter Text

(e) Optimierung der Luftraumgestaltung, ***einschließlich Luftraumsektoren und Luftraumstrukturen in Strecken- und Nahverkehrsbereichen***, in Zusammenarbeit mit den Flugsicherungsorganisationen und den in Artikel 16 genannten funktionalen Luftraumblöcken;

Abänderung 132

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 17 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die in diesem Absatz aufgeführten Dienste 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.

Geänderter Text

Die in diesem Absatz aufgeführten ***Funktionen und*** Dienste 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.

Abänderung 133

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 17 – Absatz 2 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Kommission kann gemäß den in Absatz 4 genannten Durchführungsvorschriften Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle benennen, um die Aufgaben des Netzmanagers wahrzunehmen. Diese Aufgaben werden auf unparteiische und kostenwirksame Weise durchgeführt und im Namen der Mitgliedstaaten und Beteiligten wahrgenommen. Sie unterliegen einer angemessenen Lenkung, bei der die jeweils gesonderte Rechenschaftspflicht für die Erbringung von Diensten und die Regulierung anerkannt wird; dabei werden die Bedürfnisse des gesamten ATM-Netzes berücksichtigt und die Luftraumnutzer und Flugsicherungsorganisationen umfassend einbezogen. Bis zum 1. Januar **2020** wird die Kommission den Netzmanager als eigenständigen Dienstleister benennen – *wenn möglich*, in Form einer Branchenpartnerschaft.

Geänderter Text

Die Kommission kann gemäß den in Absatz 4 genannten Durchführungsvorschriften Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle benennen, um die Aufgaben des Netzmanagers wahrzunehmen. Diese Aufgaben werden auf unparteiische und kostenwirksame Weise durchgeführt und im Namen *der Union sowie* der Mitgliedstaaten und Beteiligten wahrgenommen. Sie unterliegen einer angemessenen Lenkung, bei der die jeweils gesonderte Rechenschaftspflicht für die Erbringung von Diensten und die Regulierung anerkannt wird; dabei werden die Bedürfnisse des gesamten ATM-Netzes berücksichtigt und die Luftraumnutzer und Flugsicherungsorganisationen umfassend einbezogen. Bis zum 1. Januar **2016** wird die Kommission den Netzmanager als eigenständigen Dienstleister in Form einer Branchenpartnerschaft benennen.

Abänderung 134

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 17 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Andere Aspekte der Gestaltung des Luftraums als die in Absatz 2 und in **Absatz 4 c)** 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*

Geänderter Text

5. Andere Aspekte der Gestaltung des Luftraums als die in Absatz 2 und in **Absatz 4 Buchstabe c)** genannten werden auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke geregelt. Dieser Gestaltungsprozess berücksichtigt die Anforderungen und die Komplexität des Verkehrs sowie *lokale* Leistungspläne, und er beinhaltet eine umfassende

funktionalen Luftraumblöcke, und er beinhaltet eine umfassende Konsultation der relevanten Luftraumnutzer oder relevanter Gruppen, die Luftraumnutzer vertreten, und gegebenenfalls der Militärbehörden.

Konsultation der relevanten Luftraumnutzer oder relevanter Gruppen, die Luftraumnutzer vertreten, und gegebenenfalls der Militärbehörden.

Abänderung 135

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Flugsicherungsorganisationen richten Konsultationsverfahren zur Anhörung der relevanten Gruppen von Luftraumnutzern und Flugplatzbetreibern zu allen wesentlichen Aspekten der erbrachten Dienste oder zu einschlägigen Änderungen der Luftraumkonfigurationen 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 gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen.

Geänderter Text

Die Flugsicherungsorganisationen richten Konsultationsverfahren zur Anhörung der relevanten Gruppen von Luftraumnutzern und Flugplatzbetreibern zu allen wesentlichen Aspekten der erbrachten Dienste, ***zu strategischen Investitionsplänen, die eine Synchronisierung zwischen der Einführung von Luft- und Bodenausrüstung erfordern,*** oder zu einschlägigen Änderungen der Luftraumkonfigurationen ein. Die Kommission erlässt Maßnahmen zur Festlegung der Modalitäten der Konsultation und der Beteiligung von Luftraumnutzern an der ***Erstellung*** von ***strategischen*** Investitionsplänen, ***um deren Konsistenz mit dem ATM-Masterplan und den gemeinsamen Projekten gemäß Artikel 15 sicherzustellen.*** Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen.

Abänderung 136

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1 a (neu)

Unbeschadet der Bedeutung des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum stellt die Kommission eine beratende Sachverständigengruppe zum „Faktor Mensch“ zusammen, zu der europäische ATM-Sozialpartner und weitere Sachverständige aus den Vertretungsorganen des Fachpersonals hinzugezogen werden. Diese Gruppe berät die Kommission zum Zusammenspiel zwischen den Operationen und dem „Faktor Mensch“ im ATM-Sektor.

Abänderung 137

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 1

1. Ungeachtet ihrer Eigentumsverhältnisse oder Rechtsform erstellen und veröffentlichen Flugsicherungsorganisationen ihre Rechnungslegung und lassen diese von einer unabhängigen Stelle prüfen. Die Rechnungslegung muss den von der Union angenommenen internationalen Rechnungslegungsstandards entsprechen. ***Wenn aufgrund des Rechtsstatus des Dienstleisters eine uneingeschränkte Einhaltung der internationalen Rechnungslegungsstandards nicht möglich ist, hat der Dienstleister eine weitest mögliche Einhaltung anzustreben.***

1. Ungeachtet ihrer Eigentumsverhältnisse oder Rechtsform erstellen und veröffentlichen Flugsicherungsorganisationen ihre Rechnungslegung und lassen diese von einer unabhängigen Stelle prüfen. Die Rechnungslegung muss den von der Union angenommenen internationalen Rechnungslegungsstandards entsprechen.

Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Flugsicherungsdienste bis zum 1. Juli 2017 diesem Artikel entsprechen.

Abänderung 138

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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 Rechnungslegungsstandards²⁹ auf Flugsicherungsorganisationen anwenden, die in den Geltungsbereich der genannten Verordnung fallen.

²⁹ ABl. L 243 vom 11.9.2002, S. 1.

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 139

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die in Artikel 11 Absatz 7, Artikel 17 Absatz 3 und Artikel 25 genannte Befugnis wird der Kommission **auf unbestimmte Zeit** übertragen.

Geänderter Text

2. Die in Artikel 11 Absatz 7, Artikel 17 Absatz 3 und Artikel 25 genannte Befugnis wird der Kommission **für einen Zeitraum von sieben Jahren** übertragen.

Die Kommission legt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sieben Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung vor. 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.

Abänderung 140

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 32 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Weder die nationalen **Aufsichtsbehörden**, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die Kommission dürfen Informationen vertraulicher Art weitergeben, insbesondere Informationen über Flugsicherungsorganisationen, deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenbestandteile.

Geänderter Text

1. Weder die nationalen **Luftfahrtbehörden**, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die Kommission dürfen Informationen vertraulicher Art weitergeben, insbesondere Informationen über Flugsicherungsorganisationen, deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenbestandteile.

Abänderung 141

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 32 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

2. Absatz 1 berührt nicht das Recht auf Offenlegung durch nationale **Luftfahrtbehörden** 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.

Abänderung 142

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 33

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften

für Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung insbesondere durch Luftraumnutzer und Dienstleister und treffen alle erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer Anwendung. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

für Sanktionen *und Ausgleichsmechanismen* bei Verstößen gegen diese Verordnung insbesondere durch Luftraumnutzer und Dienstleister und treffen alle erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer Anwendung. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Abänderung 143

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Nummer 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) nationale *Aufsichtsbehörde*, die das Zeugnis ausstellt,

Geänderter Text

(a) nationale *Luftfahrtbehörde*, die das Zeugnis ausstellt,