



Brüssel, den 28. November 2014  
(OR. en)

15732/14

---

---

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

---

---

**AVIATION 217**  
**CODEC 2290**

## **BERICHT**

---

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
Nr. Komm.dok.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Betr.:	<b>Tagung des Rates (<u>Verkehr</u>, <u>Telekommunikation und Energie</u>) am 3. Dezember 2014</b>  Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung)  - Allgemeine Ausrichtung

---

## **I. EINLEITUNG**

Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament den eingangs genannten Vorschlag am 12. Juni 2013 übermittelt. Dieser Vorschlag zielt darauf ab, durch die Neufassung des bestehenden Legislativpakets über den einheitlichen europäischen Luftraum (SES) aus dem Jahr 2009 und einige Änderungen an der EASA-Verordnung die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrssystems zu verbessern und insbesondere die Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum weiterzuentwickeln. Genauer gesagt sollen mit der Neufassung der Rechtsakte über den einheitlichen europäischen Luftraum (bekannt unter der Abkürzung SES 2+) bei der Überwachung der Einhaltung von Vorschriften, dem Leistungssystem, den funktionalen Luftraumblöcken (FAB), der Kundenorientierung der Flugsicherungsorganisationen und der Gesamtleistung Verbesserungen erzielt werden.

Durch das SES-2+-Paket werden außerdem die Rechtsvorschriften vereinfacht, indem bestimmte Überschneidungen im derzeitigen Rechtsrahmen beseitigt werden. Die wichtigsten Probleme, die mit dem Vorschlag angegangen werden sollen, sind die unzureichende Effizienz der Flugsicherungsdienste und die Fragmentierung des Flugverkehrsmanagementsystems (ATM).

## **II. BERATUNGEN DER RATSGREMIEN**

Die Kommission legte am 2. September 2013 während des litauischen Vorsitzes der Gruppe "Luftverkehr" (im Folgenden "Gruppe") diesen Vorschlag und die dazugehörigen Folgenabschätzungen vor; anschließend fand ein Gedankenaustausch statt. Diese erste Vorlage des Vorschlags ebnete den Weg für die Beratungen der EU-Verkehrsminister auf ihrer informellen Tagung zum Thema "Einheitlicher europäischer Luftraum – die Zukunft gestalten: Vision 20XX" am 15./16. September 2013 in Vilnius. Der Gedankenaustausch wurde unter griechischem Vorsitz in der Sitzung der Gruppe vom 20. Juni 2014 fortgesetzt.

Dieser Vorschlag ist eng verknüpft mit dem anderen Vorschlag des obengenannten Legislativpakets, der Verordnung zur Errichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden "EASA-Verordnung"). Bei der EASA-Verordnung verfolgte der Vorsitz den Ansatz, nur diejenigen Artikel zu prüfen, die mit dem SES-2+-Vorschlag für eine Neufassung unmittelbar verknüpft sind. Bei dieser Lösung wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass die Kommission voraussichtlich im Laufe des Jahres 2015 einen gesonderten Vorschlag über die Überprüfung der EASA-Verordnung in all ihren Teilen vorlegen wird.

Die Prüfung der einzelnen Artikel des SES-2+-Vorschlags für eine Neufassung durch die Gruppe wurde am 4. Juli unter italienischem Vorsitz aufgenommen, und die Arbeit im September, Oktober und November 2014 intensiv fortgesetzt.

Am 26. November 2014 wurde dem Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV) ein Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung vorgelegt. Auf dieser Tagung äußerten mehrere Delegationen allgemeine Unterstützung für den Kompromisstext des Vorsitzes, während andere ihre Bedenken zu einigen Fragen bekräftigten und neue Formulierungsvorschläge vorlegten. Der Vorsitz nahm die Bedenken der Mitgliedstaaten zur Kenntnis und akzeptierte einige der von Delegationen eingebrachten Vorschläge, damit einige der noch offenen Fragen geklärt werden können und die Festlegung einer allgemeinen Ausrichtung erleichtert wird.

Die einzige noch ausstehende Frage, die noch erörtert werden muss, betrifft die Anwendung des SES 2+-Vorschlags für eine Neufassung auf den Flughafen Gibraltar.

Änderungen in der Anlage zum vorliegenden Bericht – im Vergleich zur Anlage zu dem Bericht an den AStV – sind (in der englischen Fassung) durch Fettdruck bzw. Durchstreichung kenntlich gemacht. Alle Delegationen haben im Anschluss an die Tagung des AStV einen Prüfungsvorbehalt zu den neu hinzugekommenen Änderungen eingelegt.

Darüber hinaus behält sich die Kommission ihre Position zu dem gesamten Kompromissvorschlag in Erwartung der Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament uneingeschränkt vor. Andere Anliegen und Vorbehalte der Kommission sind in den Fußnoten in der Anlage angegeben.

UK hat einen Parlamentsvorbehalt eingelegt.

### **III. ARBEITEN IM EUROPÄISCHEN PARLAMENT**

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments hat Herrn Marian-Jean MARINESCU (PPE – RO) als Berichterstatter für dieses Dossier benannt. Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme zu diesem Vorschlag in erster Lesung am 12. März 2014 angenommen.

### **IV. FAZIT**

Der Rat wird daher gebeten, auf seiner Tagung am 3. Dezember 2014 den Text in der Anlage zu prüfen, die letzten noch offenen Fragen zu klären und eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.

2013/0186 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums<sup>1</sup>  
(Neufassung)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

**KAPITEL I  
ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

**Gegenstand und Anwendungsbereich**

*Artikel 1*

1. In dieser Verordnung werden die Vorschriften für die Einrichtung und das reibungslose 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 der Flugverkehrsmanagement- und Flugsicherungsdienste (ATM/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 schrittweise stärker integrierten Luftraum<sup>2</sup> sowie Streckenmanagement- und Flugverkehrsmanagementsystemen, denen Sicherheits-, Effizienz- und Interoperabilitätsabwägungen zum Vorteil aller Luftraumnutzer zugrunde liegen.

---

<sup>1</sup> Für das ABl: *"Diese Verordnung wird zusammen mit der Verordnung (EG) [XXXXX] über die Europäische Agentur für Flugsicherheit veröffentlicht. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass beide Verordnungen gleichzeitig in Kraft treten."*

<sup>2</sup> Der Vorsitz schlägt vor, das Konzept des integrierten Luftraums in einem Erwägungsgrund folgendermaßen zu erläutern: *"Auch wenn im europäischen Luftraum die Flugverkehrsdienste von mehr als einem Anbieter erbracht werden, die von einem oder mehreren Mitgliedstaaten benannt werden, um auf ausschließlicher Basis tätig zu sein, wobei jeder für seine Dienste selbst verantwortlich ist, sollten diese Dienste soweit wie möglich auf der Grundlage derselben Betriebskonzepte, betrieblichen Verfahren und Unterstützungsverfahren erbracht werden."*

2. Die Anwendung dieser Verordnung lässt die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und die Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen nach Maßgabe des Artikels 35 unberührt. Diese Verordnung gilt nicht für den militärischen Einsatz- und Ausbildungsbetrieb.
3. Die Anwendung dieser Verordnung lässt die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 unberührt. In diesem Zusammenhang soll diese Verordnung in den von ihr erfassten Bereichen die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen unterstützen, die sich aus dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen wird und indem gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des Abkommens in dieser Verordnung und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend berücksichtigt werden.
4. Diese Verordnung gilt für den Luftraum innerhalb der ICAO-Region EUR<sup>3</sup>, in dem die Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten zuständig sind. Die Mitgliedstaaten können die vorliegende Verordnung auch auf den in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Luftraum innerhalb anderer ICAO-Gebiete anwenden, sofern sie die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon unterrichten.
5. [...].<sup>4 5</sup>

---

<sup>3</sup> Die Kommission lehnt die Streichung der Bezugnahme auf die Region NAT ab.

<sup>4</sup> UK kann den von Spanien in Fußnote 5 vorgeschlagenen zusätzlichen Text nicht akzeptieren, da aus dem AEUV eindeutig hervorgehe, dass die EU-Rechtsvorschriften im Bereich Luftfahrt für Gibraltar gelten würden. Gibraltar sei bereits in die geltenden SES-Vorschriften einbezogen, und es gäbe keinen Grund dafür, Gibraltar von der weiteren Teilnahme an diesen Maßnahmen auszuschließen.

<sup>5</sup> ES lehnt die Streichung von Absatz 5 ab und schlägt die Aufnahme des folgenden Absatzes vor: *"Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen Gibraltar wird bis zur Anwendung der Regelung ausgesetzt, die in der gemeinsamen Erklärung der Minister für auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 enthalten ist. Die Regierungen Spaniens und des Vereinigten Königreichs unterrichten den Rat über den Zeitpunkt des Wirksamwerdens."*

## Artikel 2

### **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. "Flugverkehrskontrolldienst" bezeichnet einen Dienst, dessen Aufgabe es ist,
  - a) Zusammenstöße zu verhindern
    - zwischen Luftfahrzeugen untereinander und
    - auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen und
  - b) einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten;
2. "Flugplatzkontrolldienst" bezeichnet den Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr;
3. "Flugberatungsdienst" bezeichnet einen innerhalb des festgelegten Versorgungsgebietes eingerichteten Dienst, der für die Bereitstellung von Luftfahrtinformationen und -daten zuständig ist, die für die sichere, geordnete und reibungslose Abwicklung von Flügen notwendig sind;
4. "Flugsicherungsdienste (ANS)" bezeichnet Flugverkehrsdienste, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS), Flugwetterdienste (MET) sowie Flugberatungsdienste (AIS);
5. "Flugsicherungsorganisation" bezeichnet eine öffentliche oder private Stelle, die Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr erbringt;

6. "Luftraumblock" bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen in Raum und Zeit, in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden;
7. "Luftraummanagement" bezeichnet eine Planungsfunktion oder -dienstleistung, 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;
8. "Luftraumnutzer" bezeichnet die Betreiber von Luftfahrzeugen, die im allgemeinen Flugverkehr betrieben werden;
9. "Verkehrsflussregelung" bezeichnet eine Funktion oder Dienstleistung, die mit dem Ziel eingerichtet wird, zu einem sicheren, geordneten und reibungslosen Verkehrsfluss beizutragen, indem sichergestellt wird, dass die Kapazität der Flugverkehrskontrolle so weit wie möglich ausgeschöpft wird und dass das Verkehrsaufkommen mit den Kapazitäten vereinbar ist, die die entsprechenden Flugsicherungsorganisationen angegeben haben;
10. "Flugverkehrsmanagement (ATM)" bezeichnet die Zusammenfassung der bordseitigen und bodenseitigen Funktionen oder Dienstleistungen (Flugverkehrsdienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung), die für die sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen in allen Betriebsphasen erforderlich sind.
11. "Flugverkehrsdienste" bezeichnet wechselweise Fluginformationsdienste, Flugalarmdienste, Flugverkehrsberatungsdienste und Flugverkehrskontrolldienste (Bezirks-, Anflug- und Flugplatzkontrolldienste);
12. "Bezirkskontrolldienst" bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für kontrollierte Flüge in Kontrollbezirken;
- 12a. "Kontrollbezirk" bezeichnet einen kontrollierten Luftraum, der sich von einer festgelegten Begrenzung oberhalb der Erde an nach oben erstreckt;

13. "Anflugkontrolldienst" bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für ankommende oder abfliegende kontrollierte Flüge;
14. "ATM-Masterplan" bezeichnet den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates<sup>6</sup> gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)<sup>7</sup> gebilligten Plan;
15. "Netzkrisensituation" bezeichnet einen Zustand, bei dem keine ATM/ANS auf dem erforderlichen Niveau erbracht werden können, oder einen schwerwiegenden Verlust von Netzkapazität oder ein schwerwiegendes Ungleichgewicht zwischen Netzkapazität und Nachfrage oder einen schwerwiegenden Ausfall des Informationsflusses in einem oder mehreren Teilen des Netzes in Folge ungewöhnlicher und unvorhergesehener Umstände;
16. "Dienstebündel" bezeichnet zwei oder mehr Flugsicherungsdienste;
17. "Zeugnis" bezeichnet eine von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) oder einer nationalen Aufsichtsbehörde in beliebiger Form gemäß den anwendbaren Rechtsvorschriften ausgestellte Urkunde, mit der bescheinigt wird, dass ein ATM/ANS-Anbieter die Anforderungen für die Erbringung eines bestimmten Dienstes erfüllt;
18. "Kommunikationsdienste" bezeichnet feste und bewegliche Flugfernmeldedienste zur Sicherstellung von Boden/Boden-, Bord/Boden- und Bord/Bord-Kommunikationsverbindungen für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle;
- 18a. "Europäisches Flugverkehrsmanagementnetz" (EATMN) bezeichnet die Gesamtheit der in Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 ... aufgeführten Systeme, die die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Union ermöglichen; darin eingeschlossen sind die Schnittstellen an Grenzen zu Drittländern;

---

<sup>6</sup> ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

<sup>7</sup> ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1., geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1361/2008 des Rates und die Verordnung (EG) Nr. 219/2014 des Rates (ABl. L 352 vom 31.12.2008 und ABl. L 192 vom 1.7.2014).



19. "Komponenten" bezeichnet sowohl materielle Objekte wie Geräte als auch immaterielle Objekte wie Software, von denen die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) abhängt;
20. "Erklärung" bezeichnet für die Zwecke von ATM/ANS eine Erklärung gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe ea der Verordnung (EG) 216/2008;
- 20a. "Eurocontrol" bezeichnet die Europäische Organisation für die Sicherung der Luftfahrt, die durch das Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960 gegründet wurde;
21. "Flexible Luftraumnutzung" bezeichnet ein Konzept für das Luftraummanagement, das auf dem Grundsatz beruht, dass Lufträume nicht mehr als entweder rein zivile oder rein militärische Lufträume ausgewiesen werden sollten, sondern als zusammenhängender Luftraum angesehen werden, in dem nach Möglichkeit alle Nutzer zu bedienen sind;
22. "Fluginformationsdienst" bezeichnet die Bereitstellung eines Dienstes zur Erteilung von Hinweisen und Informationen, die für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zweckdienlich sind;
23. "Flugalarmdienst" bezeichnet die Bereitstellung eines Dienstes zur Unterrichtung der entsprechenden Organisationen über Luftfahrzeuge, die Hilfe von Such- und Rettungsdiensten benötigen, sowie ggf. zur Unterstützung derartiger Organisationen;
24. "Funktionaler Luftraumblock" bezeichnet einen nach betrieblichen Anforderungen und ungeachtet des Verlaufs von Staatsgrenzen festgelegten Luftraumblock, in dem die Erbringung von ATM/ANS und die damit zusammenhängenden Funktionen leistungsbezogen und optimiert sind, um in jedem funktionalen Luftraumblock eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen ATM/ANS-Anbietern und gegebenenfalls einem integrierten Anbieter einzuführen;

25. "Allgemeiner Flugverkehr" bezeichnet alle Bewegungen von zivilen Luftfahrzeugen sowie alle Bewegungen von Staatsluftfahrzeugen (einschließlich Luftfahrzeugen der Streitkräfte, des Zolls und der Polizei), soweit diese Bewegungen nach den Verfahren der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), gegründet durch das Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944, erfolgen;
26. "Interoperabilität" bezeichnet eine Gesamtheit von funktionalen, technischen und betrieblichen Eigenschaften, die für Systeme und Komponenten des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes und für die Verfahren für dessen Betrieb vorgeschrieben sind, um dessen sicheren, nahtlosen und effizienten Betrieb zu ermöglichen; Interoperabilität wird dadurch erzielt, dass bei Systemen und Komponenten für die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gesorgt wird.
27. "Wetterdienste" bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die die Luftfahrt mit Wettervorhersagen, Warnhinweisen, Wetterbriefings und Wetterbeobachtungen sowie mit anderen Wetterinformationen und -daten versorgen, die von Staaten für Luftfahrtzwecke bereitgestellt werden;
28. "Navigationsdienste" bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die Luftfahrzeuge mit Positions- und Zeitinformationen versorgen;
29. "Betriebsdaten" bezeichnet die Informationen in allen Flugphasen, die von Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern, Flughafenbetreibern und anderen Beteiligten für betriebliche Entscheidungen benötigt werden.
30. "Indienststellung" bezeichnet die erste betriebliche Nutzung nach der anfänglichen Installation oder nach einer Umrüstung eines Systems;
31. "Streckennetz" bezeichnet ein Netz festgelegter Strecken zur Kanalisierung des allgemeinen Flugverkehrs, wie dies für die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten erforderlich ist;
32. "Überwachungsdienste" bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die zur Ermittlung der jeweiligen Position von Luftfahrzeugen verwendet werden, um so eine sichere Staffelung zu ermöglichen;

33. "System" bezeichnet die Zusammenfassung bord- und bodengestützter Komponenten sowie weltraumgestützte Ausrüstungen; es bietet Unterstützung für Flugsicherungsdienste in allen Flugphasen;
34. "Umrüstung" bezeichnet Änderungsarbeiten, die eine Änderung der betrieblichen Merkmale eines Systems bewirken;
35. "grenzübergreifende Dienste" bezeichnet Fälle, in denen Flugsicherungsdienste in einem Mitgliedstaat von einem Dienstleister erbracht werden, dem in einem anderen Mitgliedstaat ein Zeugnis ausgestellt wurde ;
36. "nationale Aufsichtsbehörde" bezeichnet die nationale Stelle bzw. nationalen Stellen, die von einem Mitgliedstaat mit den Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung und gemäß den Artikeln 8b und 8c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 betraut wurde(n);
37. "Unterstützungsleistungen" bezeichnet CNS-Dienste (Kommunikation, Navigation und Überwachung), MET-Dienste (Wetter)<sup>8</sup> und AIS-Dienste (Flugberatung);
- 37a. "Leistungsplan" bezeichnet die verschiedenen Pläne, die auf nationaler Ebene, auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke oder auf Netzebene aufgestellt werden, um die Leistung der ATM/ANS-Anbieter zu verbessern;
38. "lokale Leistungsziele" bezeichnet Leistungsziele, die von den Mitgliedstaaten auf lokaler Ebene, d. h. auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks, auf nationaler Ebene, auf Ebene der Gebührenzone oder des Flughafens, festgelegt werden.

---

<sup>8</sup> Der Vorsitz schlägt folgende Präzisierung in einem Erwägungsgrund vor: "*Werden Anbieter von MET-Diensten von Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9a benannt, sollten die MET-Dienste von den Unterstützungsleistungen, die gemäß Artikel 10 Absatz 5 zentral breitzustellen sind, ausgeschlossen werden.*"

## KAPITEL II

### NATIONALE BEHÖRDEN

#### *Artikel 3*

#### **Nationale Aufsichtsbehörden**

1. Die Mitgliedstaaten benennen oder errichten gemeinsam oder einzeln eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde aufgrund dieser Verordnung übertragen werden.
- 1a. 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. (*aus Absatz 5 übernommen*)
2. Die nationalen Aufsichtsbehörden sind, insbesondere im Hinblick auf Organisation, Hierarchie und Beschlussfassung, unabhängig von allen Flugsicherungsorganisationen. Diese Unabhängigkeit hindert die betreffenden Stellen nicht daran, ihre Aufgaben innerhalb eines gemeinsamen Rahmens für den öffentlichen Dienst wahrzunehmen.

- 2a. Die nationalen Aufsichtsbehörden müssen rechtlich oder funktional von den Flugsicherungsorganisationen getrennt sein<sup>9</sup>.<sup>10</sup>
- 2b. Sind die nationalen Aufsichtsbehörden nicht von den Flugsicherungsorganisationen rechtlich getrennt, so teilen die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission mit, welche Maßnahmen sie ergriffen haben, um zu gewährleisten, dass sie die Anforderungen des Absatzes 2 erfüllen, und dokumentieren, wie diese Trennung bewerkstelligt wird, wobei sie die tatsächliche Unabhängigkeit der Behörden belegen. Sind die nationale Aufsichtsbehörde und die Flugsicherungsorganisation Teil derselben Verwaltung, so darf zu diesem Zweck die nationale Aufsichtsbehörde Weisungen von einer hierarchischen<sup>11</sup> Ebene dieser Verwaltung, die in Bezug auf die Aufgaben gemäß Artikel 4 und die damit verbundenen Entscheidungen gegenüber den Flugsicherungsorganisationen weisungsbefugt ist, weder anfordern noch entgegennehmen. Zudem hat die Flugsicherungsorganisation keine Entscheidungsbefugnis hinsichtlich der Zuweisung der Haushaltsmittel der nationalen Aufsichtsbehörde.

---

<sup>9</sup> Der Vorsitz schlägt vor, die Auslegung dieser Bestimmung in Erwägungsgrund 10 zu erläutern: *"Damit die durchgängige und solide Beaufsichtigung der Dienstleistung in ganz Europa gewährleistet ist, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden über ausreichend Unabhängigkeit und Mittel verfügen. Unbeschadet der politischen Gesamtkontrolle durch das zuständige Ministerium sollte diese Unabhängigkeit u.a. durch eine Trennung der Hierarchiestrukturen der nationalen Aufsichtsbehörden und der Flugsicherungsorganisationen erreicht werden. Zu diesem Zweck sollten diese Stellen ihre Aufgaben ohne gegenseitige Eingriffe in ihre Funktionen und ihre Entscheidungsfindung ausführen."*

<sup>10</sup> Der Vorsitz schlägt folgenden neuen Erwägungsgrund vor, um das Konzept der Trennung für die nationalen Aufsichtsbehörden, die rechtlich nicht von den Flugsicherungsorganisationen getrennt sind, zu erläutern: *"Es ist von grundlegender Bedeutung, dass die nationalen Aufsichtsbehörden diese Verordnung einheitlich anwenden, auch in Fällen, in denen sie nicht rechtlich getrennte Stellen sind. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die nationalen Aufsichtsbehörden die ihnen übertragenen Aufgaben als funktional getrennte Stellen wahrnehmen können, d. h. mit angemessener Unabhängigkeit und Selbständigkeit insbesondere gegenüber den Flugsicherungsorganisationen, um jeden Interessenkonflikt zu vermeiden. Zu diesem Zweck sollten die nationalen Aufsichtsbehörden und die unter ihrer Kontrolle stehenden Bediensteten ihrer Arbeit in einer Weise nachgehen, die ihre Selbständigkeit und Unabhängigkeit gegenüber den Flugsicherungsorganisationen durch eine angemessene, erkennbare und wirksame Trennung gewährleistet."*

<sup>11</sup> Der Vorsitz schlägt folgenden neuen Erwägungsgrund vor: *"Es sollten besondere Bedingungen festgelegt werden, um die Unabhängigkeit in hierarchischer Hinsicht zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden und den Flugsicherungsorganisationen zu gewährleisten, was bedeutet, dass die in Artikel 4 aufgeführten Aufgaben und die damit verbundenen Entscheidungen der nationalen Aufsichtsbehörde nicht durch Personen beeinflusst werden, die gegenüber der betreffenden Flugsicherungsorganisation weisungsbefugt sind."*

3. Unbeschadet des Absatzes 2 können die nationalen Aufsichtsbehörden organisatorisch mit anderen Regulierungsbehörden und/oder Sicherheitsbehörden verbunden sein.
4. [..]
5. [..]
6. Das Personal der nationalen Aufsichtsbehörden
  - a) wird nach klaren und transparenten Verfahren eingestellt, die seine Unabhängigkeit gewährleisten;
  - b) wird auf der Grundlage der jeweiligen spezifischen Qualifikationen, einschließlich geeigneter Kompetenzen und einschlägiger Erfahrungen, ausgewählt oder erhält eine angemessene Schulung;
  - c) handelt unabhängig, insbesondere durch Vermeidung von Interessenkonflikten zwischen der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und der Wahrnehmung seiner Aufgaben.
- 6a. <sup>12</sup>Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen nehmen von jeglichen unmittelbaren oder mittelbaren Interessen Abstand, die als ihre Unabhängigkeit beeinträchtigend angesehen werden und die Wahrnehmung ihrer Funktionen beeinflussen könnten. Zu diesem Zweck geben sie jährlich eine Verpflichtungserklärung und eine Erklärung ihrer Interessen ab, in der sie alle unmittelbaren oder mittelbaren Interessen angeben.
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 verwalten ihr Personal auf der Grundlage ihrer eigenen Haushaltsmittel, die in angemessenem Verhältnis zu den in Artikel 4 genannten zu erfüllenden Aufgaben stehen müssen.

---

<sup>12</sup> Der Vorsitz schlägt vor, den folgenden Erwägungsgrund hinzuzufügen, um das Konzept der Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen zu erläutern: "*Es wird davon ausgegangen, dass das Konzept der Personen mit Zuständigkeiten für strategische Entscheidungen nur für eine sehr begrenzte Anzahl hochrangiger Mitarbeiter in ihrer Eigenschaft als Führungskräfte gilt.*"

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.
9. *[Gestrichen. Das Konzept wird im Verweis auf die bewährten Vorgehensweisen in Artikel 5 Absatz 1 berücksichtigt.]*

#### *Artikel 4*

#### **Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden**

1. Die in Artikel 3 genannten nationalen Aufsichtsbehörden sind insbesondere mit den folgenden Aufgaben betraut:
  - a) Sie gewährleisten die Beaufsichtigung 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;
  - b) sie erteilen Zeugnisse für Flugsicherungsorganisationen gemäß Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und beaufsichtigen die Anwendung der Bedingungen, unter denen sie erteilt wurden;
  - c) sie erteilen Lizenzen, Berechtigungen, Vermerke und Zeugnisse für Fluglotsen gemäß Artikel 8c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und beaufsichtigen die Anwendung der Bedingungen, unter denen sie erteilt wurden;
  - d) sie stellen Leistungspläne auf und überwachen ihre Umsetzung gemäß Artikel 11;
  - e) sie überwachen die Umsetzung der Gebührenregelung gemäß den Artikeln 12 und 13;

- f) sie genehmigen erforderlichenfalls die Bedingungen für den Zugang zu Betriebsdaten gemäß Artikel 22 und
  - g) sie beaufsichtigen Erklärungen und die Indienststellung von Systemen;
  - h) sie beaufsichtigen die Anwendung der Bedingungen, unter denen Konformität erklärt wird, und überwachen die kontinuierliche Einhaltung der geltenden Anforderungen.
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.



## Artikel 5

### Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden

1. Die nationalen Aufsichtsbehörden tauschen gegebenenfalls Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze, bewährte Vorgehensweisen und Verfahren sowie über die Anwendung dieser Verordnung aus. Zu diesem Zweck können sie sich an einem regelmäßig zu Sitzungen zusammentretenden Netz beteiligen und in diesem Netz zusammenarbeiten. Die Kommission und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden "EASA") beteiligen sich an der Arbeit des Netzes, koordinieren und unterstützen sie und geben dem Netz bei Bedarf Empfehlungen.

Unter Beachtung der Vorschriften für den Datenschutz gemäß Artikel 22 dieser Verordnung und gemäß der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 unterstützen die Kommission und die EASA den in Unterabsatz 1 genannten Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern des Netzes, möglichst auf elektronischem Weg und unter Wahrung der Vertraulichkeit sensibler Geschäftsinformationen der Flugsicherungsorganisationen.

2. Die nationalen Aufsichtsbehörden arbeiten, gegebenenfalls im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei der Marktüberwachung, der Bearbeitung von Beschwerden oder der Durchführung von Untersuchungen zusammen. Hierzu können die nationalen Aufsichtsbehörden zu einem Pool von Sachverständigen beitragen, der von der EASA im Hinblick auf den Austausch von Informationen und Fachkenntnissen in Einklang mit Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 einzurichten ist.

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 können einen Plan aufstellen, in dem festgelegt ist, wie sich ihre Zusammenarbeit im Hinblick auf die Durchführung dieser Vereinbarung gestalten soll.
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.
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 Flugsicherungsorganisationen zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden Regelungen für die Anerkennung getroffen werden.
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.

## Artikel 6

### Qualifizierte Stellen

1. Die nationalen Aufsichtsbehörden können entscheiden, qualifizierte Stellen, die die Anforderungen des Anhangs V der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erfüllen, ganz oder teilweise mit der Durchführung der in Artikel 4 Absatz 2 genannten Inspektionen und Erhebungen zu beauftragen. Überdies können sie qualifizierten Stellen bestimmte Zulassungs- und Aufsichtsaufgaben gemäß Artikel 13 der genannten Verordnung übertragen.
2. Eine derartige von einer nationalen Aufsichtsbehörde gewährte Übertragung der Durchführung gilt unionsweit für einen 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.
3. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission, der EASA und den anderen Mitgliedstaaten die qualifizierten Stellen, denen Aufgaben gemäß Absatz 1 übertragen wurden, 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.
4. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Übertragung widerrufen wird, wenn eine qualifizierte Stelle die Anforderungen in Anhang V der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 nicht mehr erfüllt. Sie unterrichten unverzüglich die Kommission, die EASA und die anderen Mitgliedstaaten darüber.
5. Stellen, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung als benannte Stellen gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 bestimmt wurden, gelten für die Zwecke dieses Artikels als qualifizierte Stellen.

### **Anhörung der Beteiligten**

1. Die Mitgliedstaaten und die nationalen Aufsichtsbehörden richten Anhörungsverfahren für eine angemessene Einbeziehung der Beteiligten bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ein, insbesondere für die Ausübung der in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d aufgeführten Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden.
2. Zu den Beteiligten können zählen:
  - Flugsicherungsorganisationen oder relevante Gruppen, die sie vertreten,
  - Flughafenbetreiber oder relevante Gruppen, die sie vertreten,
  - Luftraumnutzer oder relevante Gruppen, die sie vertreten,
  - das Militär,
  - die Herstellerindustrie,
  - Vertretungsorgane des Fachpersonals und
  - nationale Flughafenkoordinatoren.

## **KAPITEL III ERBRINGUNG VON DIENSTEN**

### *Artikel 8*

#### **Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen**

1. Die Erbringung jeglicher Flugsicherungsdienste in der Union unterliegt einer Zertifizierung durch die nationalen Aufsichtsbehörden oder der EASA in Übereinstimmung mit Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.
2. Das Zertifizierungsverfahren stellt auch sicher, dass die Antragsteller eine ausreichende Finanzkraft nachweisen können und über eine angemessene Haftpflicht- und Versicherungsdeckung verfügen, wenn diese nicht vom betreffenden Mitgliedstaat garantiert werden.
3. In den Zeugnissen ist der diskriminierungsfreie Zugang zu Diensten für Luftraumnutzer unter besonderer Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts anzugeben. Die Zertifizierung ist an die in Anhang II genannten Bedingungen geknüpft.
4. Die Erteilung eines Zeugnisses eröffnet den Flugsicherungsorganisationen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen Mitgliedstaaten, anderen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen in der Union anzubieten.

5. <sup>13</sup>Unbeschadet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im gesamten ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum oder einem Teil davon ohne Zertifizierung zulassen, wenn der Erbringer dieser Dienste diese in erster Linie für Luftfahrzeugbewegungen außerhalb des allgemeinen Flugverkehrs anbietet. In diesen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über seine Entscheidung und über die Maßnahmen, die zur Sicherstellung einer größtmöglichen Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen getroffen wurden und die, soweit durchführbar, ein Sicherheitsniveau gewährleisten, das mindestens dem Sicherheitsniveau entspricht, das nach den in den Anhängen Va und Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festgelegten grundlegenden Anforderungen verlangt wird.
6. Dieser Artikel berührt nicht die Möglichkeit einer Erklärung gemäß Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.

## Artikel 9

### **Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste**

1. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf ausschließlicher Grundlage innerhalb bestimmter Luftraumblöcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich. Hierzu benennen die Mitgliedstaaten einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste, der im Besitz eines/einer in der Union gültigen Zeugnisses/Erklärung ist.

---

<sup>13</sup> Die früheren Erwägungsgründe 15 und 16 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004, die Erwägungsgründe 6, 14, 16 und 17 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 und die Erwägungsgründe 7 und 22 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 werden wieder eingesetzt. Erwägungsgrund 17 wird durch folgende Ergänzung geändert: "*Der militärische Einsatz- und Ausbildungsbetrieb sollte geschützt werden, wenn seine sichere und effiziente Durchführung durch die Anwendung gemeinsamer Grundsätze und Kriterien beeinträchtigt wird. In diesem Fall sollten sie nicht als Ursache für Ineffizienz betrachtet werden, sofern das Konzept der flexiblen Nutzung des Luftraums effizient angewandt wird.*"

2. In Bezug auf die Erbringung grenzübergreifender Dienste sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Einhaltung des vorliegenden Artikels sowie von Artikel 18 Absatz 3 nicht dadurch verhindert wird, dass ihre innerstaatlichen Rechtssysteme vorschreiben, dass auf Dienstleister für Flugverkehrsdienste, die Dienste im Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betreffenden Mitgliedstaats erbringen, eine der folgenden Bedingungen zutrifft:
  - a) Sie müssen unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum dieses Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen sein;
  - b) sie müssen ihre Hauptbetriebsstätte oder eingetragene Niederlassung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats haben;
  - c) sie dürfen nur Einrichtungen in diesem Mitgliedstaat nutzen.
3. Die Mitgliedstaaten legen die Rechte und Pflichten der benannten Dienstleister für Flugverkehrsdienste fest. Die Pflichten können Bedingungen für die zeitnahe Bereitstellung relevanter Informationen umfassen, die zur Identifizierung aller Luftfahrzeugbewegungen im Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich geeignet sind. Werden grenzübergreifender Dienste im Rahmen einer gemeinsamen Benennung erbracht, verständigen sich die Mitgliedstaaten über die Rechte und Pflichten des benannten Dienstleisters und über einschlägige Haftungsaspekte und die Aufsicht.
4. Es liegt im Ermessen der Mitgliedstaaten, einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste auszuwählen, sofern dieser über ein Zeugnis gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verfügt oder eine Erklärung gemäß der genannten Verordnung abgegeben hat.

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. Gemeinsame Benennungen ermöglichen Dienstleistern für Flugverkehrsdienste die Erbringung grenzübergreifender Dienste innerhalb des funktionalen Luftraumblocks. *(aus Artikel 16 Absatz 6 übernommen)*
6. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle im Rahmen dieses Artikels getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste innerhalb bestimmter Luftraumblocks in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.

#### Artikel 9a

#### **Benennung von Dienstleistern für Wetterdienste<sup>14</sup>**

1. Die Mitgliedstaaten können einen Dienstleister für Wetterdienste benennen, der die Gesamtheit oder einen Teil der Wetterdaten auf ausschließlicher Grundlage in Bezug auf die Gesamtheit oder einen Teil des Luftraums in ihrem Zuständigkeitsbereich bereitstellt; hierbei sind Sicherheitsabwägungen zu berücksichtigen.
2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle im Rahmen dieses Artikels getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Benennung eines Dienstleisters für Wetterdienste.

---

<sup>14</sup> Der Vorsitz schlägt vor, Erwägungsgrund 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 wiedereinzusetzen: *"Auf der Grundlage einer von ihnen durchgeführten Analyse relevanter Sicherheitsabwägungen sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, einen oder mehrere Dienstleister für Wetterdienste zu benennen, der diese Dienste in Bezug auf die Gesamtheit oder einen Teil des Luftraums in ihrem Zuständigkeitsbereich erbringt, ohne dass eine Ausschreibung durchgeführt werden muss."*



### Erbringung von Unterstützungsleistungen

1. Die Mitgliedstaaten können einen wettbewerblichen Ansatz für die Erbringung von einer oder mehreren Unterstützungsleistungen anwenden, der insbesondere auf einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren beruht und im Einklang mit dem Unionsrecht steht.
  - 1a. Unbeschadet der Möglichkeit für Flugsicherungsorganisationen, ein Dienstbündel zu betreiben, gewährleisten die Mitgliedstaaten, die gemäß Absatz 1 einen wettbewerblichen Ansatz anwenden, durch alle notwendigen Maßnahmen, dass Anbietern von Unterstützungsleistungen keine gesetzlichen oder regulatorische Hürden entstehen, die deren Möglichkeit unterbinden, unter gerechten, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen miteinander in Wettbewerb zu treten.
  - 1b. [...] <sup>15</sup> (*ehemals letzter Satz des Absatzes 1*)
2. <sup>16</sup>
3. [...].
4. [...]

---

<sup>15</sup> Der Vorsitz schlägt folgenden neuen Erwägungsgrund vor: *"Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Erbringung einer oder mehrerer Unterstützungsleistungen zu Marktbedingungen zu organisieren. In diesem Fall sollten die innerstaatlichen Vorschriften weiter gelten, einschließlich der Möglichkeit einer Beschränkung des Marktzugangs gemäß den maßgeblichen Grundsätzen des Unionsrechts und der Modalitäten einer solchen Beschränkung."*

<sup>16</sup> Der Vorsitz schlägt vor, diesen Absatz durch folgenden Erwägungsgrund zu ersetzen: *"Alle Überlegungen hinsichtlich einer möglichen Harmonisierung der wettbewerblichen Erbringung von Unterstützungsleistungen sollte auf einer Kosten-Nutzen-Analyse beruhen, bei der zumindest folgende Aspekte berücksichtigt werden: die Auswirkungen des Wettbewerbs auf die Erbringung der Dienstleistungen, die Kosteneffizienz und Qualität der Erbringung der Dienstleistungen, die Sicherheit der Erbringung der Dienstleistungen, die Fähigkeit der Mitgliedstaaten, die ICAO-Verpflichtungen einzuhalten, sowie Lenkungsaspekte und soziale Aspekte."*

5a. Die Kommission führt eine unabhängige Untersuchung durch, um zu bewerten, ob Unterstützungsleistungen zentral erbracht werden können, wenn sie im Zusammenhang mit dem Betrieb des EATMN stehen. Die Untersuchung muss – in Absprache mit den Mitgliedstaaten und den am Betrieb Beteiligten<sup>17</sup>, insbesondere den betroffenen Flugsicherungsorganisationen – die gesamten geschätzten Kosten und den gesamten veranschlagten Nutzen der Erbringung einer bestimmten Unterstützungsleistung oder von Teilen davon abdecken, und die Kommission wird darüber unterrichtet. Sie muss sich auch auf Lenkungsaspekte, die Auswirkungen auf die Vermögensverwaltung einschließlich Investitionen, Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen und den Zusatznutzen für die Leistung des ATM-Netzes und für die auf nationaler Ebene erbrachten Flugsicherungsdienste.

---

<sup>17</sup> Der Vorsitz schlägt vor, die folgende aus der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 übernommene Begriffsbestimmung von "am Betrieb Beteiligten" in Artikel 2 aufzunehmen: *"am Betrieb Beteiligte" bezeichnet zivile und militärische Luftraumnutzer, zivile und militärische Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreiber, Flughafen-Zeitnischenkoordinatoren und Betriebsorganisationen sowie jede weitere Gruppe von Beteiligten, die bezüglich der einzelnen Funktionen und Dienste für relevant angesehen wird."*

b) Sofern die Untersuchung positiv ausfällt, kann die Kommission gemäß Artikel 27 Absatz 3 und unbeschadet der Vorkehrungen für die Erbringung gemeinsamer Unterstützungsleistungen im Rahmen des Artikels 16a beschließen, dass eine oder mehrere Unterstützungsleistungen oder Teile davon, die im Zusammenhang mit dem Betrieb des EATMN stehen, vom Netzbetreiber oder von einer Gruppe von Flugsicherungsorganisationen zugunsten von am Betrieb Beteiligten, insbesondere der betroffenen Flugsicherungsorganisationen<sup>18</sup>, zentral erbracht werden können. Diese Unterstützungsleistungen oder Teile davon decken keine Wetterdienste ab, wenn die Anbieter gemäß Artikel 9a benannt werden. Die zentrale Erbringung von Unterstützungsleistungen verpflichtet die Mitgliedstaaten nicht dazu, einen wettbewerblichen Ansatz für die Erbringung dieser Dienste anzuwenden, noch setzt sie voraus, dass diese Dienste nicht mehr auf lokaler und nationaler Ebene erbracht werden können. Dieser Fall darf nicht zu einer doppelten Gebührenerhebung für die Luftraumnutzer führen. Die Kommission konsultiert die am Betrieb Beteiligten, insbesondere die betroffenen Flugsicherungsorganisationen, und [...] **stützt** ihre Entscheidung unter Beachtung der Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen so weit wie möglich [...] auf das gegenseitige Einvernehmen. Ferner legt die Kommission auf der Grundlage der Fähigkeit der Anbieter zur unparteiischen, **nichtdiskriminierenden** und kosteneffizienten Erbringung der Dienste **und unter Gewährleistung des gleichberechtigten Zugangs aller am Betrieb Beteiligten zu den Diensten** die Modalitäten für den Betrieb der Dienste und die Auswahl der Anbieter fest und benennt diese Anbieter. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß Artikel 27 Absatz 3 erlassen.

---

<sup>18</sup> Der Vorsitz schlägt folgenden neuen Erwägungsgrund vor: *"Bei der zentralisierten Erbringung von Unterstützungsleistungen durch eine Gruppe von Flugsicherungsorganisationen sollte auf eine geografisch ausgewogene Beteiligung dieser Anbieter geachtet werden"*.

### **Leistungssystem**

1. Zur Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen und -dienste im einheitlichen europäischen Luftraum wird ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen und -dienste eingerichtet. Dieses System muss Folgendes umfassen:
  - a) unionsweite Leistungsziele in den zentralen Leistungsbereichen der Sicherheit, der Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz,
  - b) Leistungspläne, einschließlich Leistungsziele, die einen angemessenen Beitrag zu den unionsweiten Leistungszielen gewährleisten, und
  - c) die periodische Überprüfung, Überwachung und den Vergleich der Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen und -diensten .
  
2. Nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfungsverfahren benennt die Kommission eine unabhängige, unparteiische und kompetente Stelle, die als "Leistungsüberprüfungsgremium" tätig wird, und wählt den Vorsitz und die Mitglieder dieses Gremiums aus und ernennt sie. 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 und der in Artikel 13 genannten Gebührenregelung zu unterstützen. Technische Unterstützung für das Leistungsüberprüfungsgremium können die EASA, Eurocontrol oder eine andere kompetente Stelle leisten.

- 2a. Die Kommission legt die erforderlichen Kompetenz-, Erfahrungs- und Unabhängigkeitsanforderungen für das Leistungsüberprüfungsgremium fest. Sie legt zudem die Aufgabenbeschreibung und die Geschäftsordnung fest, in deren Rahmen das Leistungsüberprüfungsgremium seine Tätigkeiten gemäß diesem Artikel durchführt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
3. Die Kommission legt unionsweite Leistungsziele für das Flugverkehrsmanagementnetz fest. Stellt die Kommission während des in Absatz 7 Buchstabe j genannten Bezugszeitraums fest, dass die Ausgangsdaten und Annahmen, auf deren Grundlage die unionsweiten Leistungsziele bestimmt wurden, aufgrund der Überschreitung von Warnschwellenwerten oder gegebenenfalls infolge der Einführung zentral erbrachter Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 10 Absatz 5 nicht mehr gültig sind, so kann sie beschließen, diese Ziele zu überarbeiten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- 3a. Die unionsweiten Leistungsziele werden auf der Grundlage einer Analyse des Leistungsüberprüfungsgremiums bestimmt, bei der die einschlägigen Beiträge von Mitgliedstaaten und nationalen Aufsichtsbehörden auf nationaler Ebene und auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke berücksichtigt werden.
- 3aa. [...] *(in Absatz 3 übernommen)*
- 3b. Vor der Festlegung unionsweiter Leistungsziele stellt das Leistungsüberprüfungsgremium den nationalen Aufsichtsbehörden die Methodik und das Verfahren für die Bewertung der Leistungspläne zur Verfügung. *(aus Absatz 4 übernommen)*
- 3c. Die in Absatz 1 genannten Leistungspläne werden von den nationalen Aufsichtsbehörden ausgearbeitet und von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen. Diese Pläne enthalten verbindliche lokale Leistungsziele sowie Systeme von Anreizen, wie sie von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen wurden. Die Entwürfe der Pläne werden in Absprache mit Flugsicherungsorganisationen, Vertretern von Luftraumnutzern sowie gegebenenfalls mit Vertretungsorganen des Fachpersonals, militärischen Stellen, Flughafenbetreibern und Flughafenkoordinatoren erstellt.

- 3d. Wird ein nationaler Plan oder ein Plan für einen funktionalen Luftraumblock von den Vertretern der betreffenden Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer und gegebenenfalls Flughafenbetreiber und Flughafenkoordinatoren gemeinsam unterstützt, so berücksichtigt die Kommission bei ihrer Bewertung der Leistungspläne die schriftliche Bestätigung dieser Unterstützung.
4. Der Beitrag der lokalen Leistungsziele zu den unionsweiten Leistungszielen wird von der Kommission mit Unterstützung des Leistungsüberprüfungsgremiums bewertet. Zu diesem Zweck teilt das Leistungsüberprüfungsgremium seine vorläufigen Ergebnisse den nationalen Aufsichtsbehörden mit, bevor es seine endgültigen Empfehlungen der Kommission vorlegt.
- 4a. Falls die Kommission feststellt, dass die Leistungspläne oder die lokalen Ziele keinen angemessenen Beitrag zu den unionsweiten Zielen leisten, kann sie verlangen, dass der betreffende Mitgliedstaat die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ergreift. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
5. Der Bezugszeitraum für das in Absatz 1 genannte Leistungssystem beträgt mindestens drei Jahre und höchstens fünf Jahre.
6. Die Kommission bewertet regelmäßig, ob die unionsweiten und die lokalen Leistungsziele erreicht werden und unterrichtet den Ausschuss darüber.
7. Das in Absatz 1 genannte Leistungssystem stützt sich auf
  - a) die Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von einschlägigen Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen und -diensten von allen einschlägigen Parteien, einschließlich der ATM/ANS-Anbieter, der Luftraumnutzer, der Flughafenbetreiber, der nationalen Aufsichtsbehörden, der Mitgliedstaaten, der Netzmanager und Eurocontrol;

- 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 Ziele des einheitlichen europäischen Luftraums für diese Bereiche angepasst sind, sowie die Festlegung einer Reihe von wesentlichen Leistungsindikatoren für die Leistungsmessung;
- c) die Aufstellung und Revision unionsweiter und lokaler Leistungsziele;
- d) Kriterien für die Erstellung der nationalen Leistungspläne durch die nationalen Aufsichtsbehörden. Mit diesen Kriterien wird sichergestellt, dass die Leistungspläne
  - i) die Geschäftspläne der Flugsicherungsorganisationen sowie Branchenpartnerschaften und gegebenenfalls die in Artikel 16 Absatz 10 genannten operativen Pläne berücksichtigen,
  - ii) alle Kostenbestandteile der nationalen Kostenbasis oder der Kostenbasis funktionaler Luftraumblöcke behandeln,
  - iii) verbindliche lokale Leistungsziele enthalten, die einen angemessenen Beitrag zu den unionsweiten Leistungszielen leisten,
  - iv) angemessene Systeme von Anreizen enthalten (*aus der Einleitung dieses Buchstabens übernommen*),
  - v) dem Zusammenhang zwischen Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen und der Nutzung des Luftraum Rechnung tragen,
  - vi) gegebenenfalls die Auswirkungen – insbesondere auf lokaler oder nationaler Ebene – der zentral erbrachten Leistungen berücksichtigen;
- e) die Bewertung und gegebenenfalls die Revision der lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der Leistungspläne;
- f) die Überwachung der Umsetzung der Leistungspläne, einschließlich geeigneter Warnverfahren;

- g) Kriterien, um zu bewerten, ob die lokalen Leistungsziele während des Bezugszeitraums einen angemessenen Beitrag zu den unionsweiten Leistungszielen leisten, und um Warnverfahren zu unterstützen;
- h) allgemeine Grundsätze für die Erstellung des Systems von Anreizen durch die Mitgliedstaaten;
- i) [...];
- j) angemessene Bezugszeiträume und Abstände für die Bewertung, ob die Leistungsziele erreicht werden, und die Festlegung neuer Ziele;
- k) die erforderlichen entsprechenden Zeitpläne.

Die Kommission legt detaillierte Vorschriften für das ordnungsgemäße Funktionieren des Leistungssystems nach den in diesem Absatz aufgeführten Punkten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen<sup>19</sup>.

- 8. Bei der Einrichtung des Leistungssystems wird berücksichtigt, dass Streckendienste, Nahverkehrsbereichsdienste und Netzfunktionen und -dienste unterschiedlich sind und entsprechend behandelt werden sollten, gegebenenfalls auch zum Zweck der Leistungsmessung.
- 9. Zwei Jahre nach der Veröffentlichung dieser Verordnung führt die Kommission eine Studie über die Auswirkungen der Tätigkeiten anderer Beteiligter als ATM/ANS-Anbieter auf das effiziente Funktionieren des europäischen ATM-Netzes durch und veröffentlicht die Ergebnisse. Mit dieser Studie sollen zusätzliche zentrale Leistungsbereiche und/oder Indikatoren, mit denen die Auswirkungen dieser Tätigkeiten im nächsten Bezugszeitraum erfasst werden können, ermittelt werden.

---

<sup>19</sup> KOM ist gegen die Streichung der delegierten Rechtsakte.



## Artikel 12

### **Allgemeine Bestimmungen zur Gebührenregelung**

Die Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste leistet gemäß den Anforderungen der Artikel 13 und 14 einen Beitrag zu größerer Transparenz hinsichtlich der Festlegung, Auferlegung und Durchsetzung von Gebühren für Luftraumnutzer sowie zur Kosteneffizienz bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Effizienz der Flüge unter Aufrechterhaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus. Die Gebührenregelung muss mit Artikel 15 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 und mit dem Gebührensystem von Eurocontrol für Streckennavigationsgebühren in Einklang stehen.

## Artikel 13

### **Grundsätze der Gebührenregelung**

1. Die Gebührenregelung beinhaltet die Erfassung der Kosten von Flugsicherungsdiensten, die Flugsicherungsorganisationen bei ihrer Tätigkeit für Luftraumnutzer entstehen. Die Regelung ordnet diese Kosten den Nutzerkategorien zu.
2. Bei der Festlegung der Erhebungsgrundlage für Gebühren sind die in den Absätze 3 bis 8 aufgeführten Grundsätze anzuwenden.

3. Die auf die Luftraumnutzer aufzuteilenden Kosten sind die festgestellten Kosten der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, einschließlich einer angemessenen Verzinsung von Anlageinvestitionen und Abschreibung von Vermögensgegenständen, sowie die Kosten der Instandhaltung, des Betriebs, der Leitung und der Verwaltung. Die festgestellten Kosten sind die Kosten, die von den Mitgliedstaaten auf Ebene der Gebührenzone oder auf nationaler Ebene oder auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke entweder zu Beginn des Bezugszeitraums für jedes Kalenderjahr des in Artikel 11 Absatz 5 genannten Bezugszeitraums oder innerhalb des Bezugszeitraums festgestellt werden, nachdem geeignete Anpassungen unter Anwendung der Warnverfahren nach Artikel 11 vorgenommen wurden.
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. Um die Anforderungen gemäß Artikel 3 Absatz 7 zu erfüllen, umfassen sie auch die den nationalen Aufsichtsbehörden und/oder qualifizierten Stellen entstehenden Kosten oder Teile davon, oder es werden andere Finanzmittel verwendet, um diese Kosten oder Teile davon zu decken. Sie können auch andere Kosten umfassen, die dem jeweiligen Mitgliedstaat und Dienstleister in Bezug auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstehen. Sie umfassen nicht die Kosten von Sanktionen, die von Mitgliedstaaten unter Verweis auf Artikel 33 auferlegt wurden, noch die Kosten etwaiger Korrekturmaßnahmen, die von Mitgliedstaaten unter Verweis auf Artikel 11 Absatz 4a auferlegt wurden.
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.

6. Die Kosten unterschiedlicher Flugsicherungsdienste sind gemäß Artikel 21 Absatz 3 getrennt anzugeben.
7. Eine Quersubventionierung zwischen Streckendiensten und Nahverkehrsbereichsdiensten ist nicht zulässig. Kosten, die sowohl Nahverkehrsbereichsdienste als auch Streckendienste betreffen, werden anhand einer transparenten Methodologie proportional zwischen Streckendiensten und Nahverkehrsbereichsdiensten aufgeteilt. Eine Quersubventionierung ist zwischen unterschiedlichen Flugsicherungsdiensten in einer der beiden Kategorien nur bei Vorliegen objektiver Gründe zulässig und sofern sie eindeutig ausgewiesen wird. Eine Quersubventionierung zwischen Flugsicherungsdiensten und solchen Unterstützungsleistungen, die auf einer wettbewerblichen Grundlage gemäß Artikel 10 erbracht werden, ist nicht zulässig.
8. Die Transparenz der Erhebungsgrundlage für Gebühren ist zu gewährleisten. Es sind Durchführungsvorschriften für die Bereitstellung von Informationen durch die Dienstleister festzulegen, damit die Prognosen, Ist-Kosten und Erträge der Dienstleister geprüft werden können. Informationen sind regelmäßig zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden, Dienstleistern, Luftraumnutzern, der Kommission und Eurocontrol auszutauschen.
9. Die Mitgliedstaaten beachten bei der Festlegung der Gebühren gemäß den Absätzen 3 bis 8 die folgenden Grundsätze:
  - a) Gebühren für die Verfügbarkeit von Flugsicherungsdiensten sind zu diskriminierungsfreien Bedingungen festzulegen; bei den Gebühren, die verschiedenen Luftraumnutzern für die Nutzung desselben Dienstes auferlegt werden, darf nicht nach der Staatszugehörigkeit oder der Kategorie des Luftraumnutzers unterschieden werden;
  - b) eine Freistellung bestimmter Nutzer, insbesondere von Leichtflugzeugen und Staatsluftfahrzeugen, ist zulässig, sofern die hierdurch entstehenden Kosten nicht an andere Nutzer weitergegeben werden;

- c) die Gebühren werden je Kalenderjahr auf der Grundlage der festgestellten Kosten festgelegt oder können auf der Grundlage der festgestellten Kosten für den gesamten Bezugszeitraum festgelegt werden, wodurch sichergestellt wird, dass die Gesamterträge im betreffenden Bezugszeitraum nicht die Summe der Erträge überschreiten, die sich im Fall ergibt, dass die Gebühren je Kalenderjahr im gleichen Bezugszeitraum festgelegt werden;
  - d) mit Flugsicherungsdiensten können Erträge erwirtschaftet werden, die zur Erzielung einer angemessenen Rendite auf das Anlagekapital ausreichen und einen Beitrag zu notwendigen Kapitalverbesserungen leisten;
  - e) die Gebühren müssen die Kosten der Flugsicherungsdienste und -einrichtungen, die für die Luftraumnutzer bereitgestellt werden, widerspiegeln; der relativen produktiven Kapazität der verschiedenen betroffenen Luftfahrzeugtypen ist dabei Rechnung zu tragen;
  - f) die Gebühren fördern eine sichere, effiziente, wirksame und nachhaltige Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf ein hohes Sicherheitsniveau und im Hinblick auf Kosteneffizienz sowie auf die Erfüllung der Leistungsziele und stimulieren eine integrierte Erbringung von Diensten, während die Umweltauswirkungen der Luftfahrt verringert werden. 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.
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 in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

### Überprüfung der Einhaltung der Artikel 12 und 13

1. Die Kommission trägt dafür Sorge, dass die Einhaltung der in Artikel 12 und 13 genannten Grundsätze und Regeln in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten fortlaufend überprüft wird. Die Kommission ist bestrebt, die notwendigen Verfahren einzurichten, um auf die Fachkompetenz von Eurocontrol zurückzugreifen, und teilt die Ergebnisse der Überprüfung mit den Mitgliedstaaten, Eurocontrol und den Vertretern der Luftraumnutzer.
2. Die Kommission führt auf Antrag eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die der Auffassung sind, dass die Grundsätze und Regeln der Artikel 12 und 13 nicht ordnungsgemäß angewendet wurden, oder von sich aus eine Untersuchung der behaupteten Nichteinhaltung oder Nichtanwendung der betreffenden Grundsätze und/oder Regeln durch. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 32 Absatz 1 teilt die Kommission die Ergebnisse der Überprüfung den Mitgliedstaaten, Eurocontrol und den Vertretern der Luftraumnutzer mit. Innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt eines Antrags und nach Anhörung des betreffenden Mitgliedstaats trifft die Kommission eine Entscheidung über die Einhaltung der Artikel 12 und 13 und darüber, ob die betreffende Praxis weiterhin angewendet werden darf. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren angenommen.

### **Gemeinsame Vorhaben**

1. Die Umsetzung des ATM-Masterplans kann durch gemeinsame Vorhaben unterstützt werden. Diese Vorhaben müssen die Ziele dieser Verordnung zur Verbesserung der Leistung des europäischen Luftverkehrssystems und von ATM/ANS in Schlüsselbereichen wie Kapazität, Flug- und Kosteneffizienz und Umweltverträglichkeit unter Beachtung der vorrangigen Sicherheitsziele unterstützen.
  - 1a. Die Kommission kann gemeinsame Vorhaben einrichten, mit denen die im ATM-Masterplan vorgesehenen wesentlichen betrieblichen Änderungen umgesetzt werden, die sich auf das gesamte Netz auswirken. Im Rahmen gemeinsamer Vorhaben werden ATM-Funktionalitäten, die reif für die Anwendung sind und eine zeitgerechte, koordinierte und synchronisierte Bereitstellung erfordern, unter Angabe des Zeitplans und des geografischen Geltungsbereichs ihrer Anwendung ausgewiesen.
2. Die Kommission kann zudem Maßnahmen annehmen, in denen die Lenkung gemeinsamer Vorhaben festgelegt und Anreize für ihre Realisierung definiert werden. Diese Maßnahmen berühren nicht die Mechanismen für die Einführung der Vorhaben bezüglich funktionaler Luftraumblöcke, auf die sich die Beteiligten dieser Blöcke geeinigt haben.
3. Die gemeinsamen Vorhaben können als förderungsfähig durch Unionsmittel im mehrjährigen Finanzrahmen erachtet werden. Zu diesem Zweck und unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verwendung ihrer Finanzmittel führt die Kommission eine unabhängige Kosten-Nutzen-Analyse sowie geeignete Konsultationen mit den Mitgliedstaaten und einschlägigen Beteiligten gemäß Artikel 28 durch und untersucht alle geeigneten Möglichkeiten für die Finanzierung der Einführung solcher Vorhaben. Die förderungsfähigen Kosten der Einführung gemeinsamer Vorhaben werden im Einklang mit den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung wieder eingeholt.
  - 3a. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

### **Funktionale Luftraumblöcke**

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass funktionale Luftraumblöcke geschaffen und umgesetzt werden, damit die erforderliche Kapazität und Effizienz des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums, eine schrittweise stärker integrierte<sup>20</sup> Bereitstellung von ATM/ANS erreicht, ein hohes Sicherheitsniveau aufrechterhalten sowie ein Beitrag zur Gesamtleistung des Luftverkehrssystems und zur Verringerung der Umweltauswirkungen erbracht wird.
2. Die funktionalen Luftraumblöcke werden auf der Grundlage von Vereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten eingerichtet und – wenn dies von Vorteil ist – durch Branchenpartnerschaften gemäß Artikel 16a unterstützt.
3. Mitgliedstaaten, nationale Aufsichtsbehörden und ATM/ANS-Anbieter arbeiten so weit wie möglich zusammen, um die Einhaltung dieses Artikels zu gewährleisten. Gegebenenfalls kann sich die Zusammenarbeit auch auf nationale Aufsichtsbehörden und ATM/ANS-Anbieter von Drittländern erstrecken, die an funktionalen Luftraumblöcken teilnehmen.

---

<sup>20</sup> Zur Erläuterung der schrittweisen Integration der Bereitstellung von ATM/ANS einschließlich des Luftraummanagements wird am Ende des Erwägungsgrunds 25 folgender Satz angefügt: *"Die schrittweise Integration der Bereitstellung von ATM/ANS kann unter anderem durch einen integrierten Dienstleister oder gegebenenfalls durch Arbeitsvereinbarungen zwischen mindestens zwei Flugsicherungsorganisationen erreicht werden."*

4. Für funktionale Luftraumblöcke gilt insbesondere:
- a) sie sind durch eine Sicherheitsanalyse untermauert;
  - b) sie sind darauf ausgerichtet, zur Erreichung der gemäß Artikel 11 festgelegten Leistungsziele beizutragen;
  - c) [...]
  - d) [...]
  - e) sie sind anhand von Kosten-Nutzen-Analysen durch ihren Zusatznutzen gerechtfertigt, einschließlich der effizientesten Nutzung technischer und personeller Mittel<sup>21</sup>;
  - f) sie gewährleisten, soweit anwendbar, eine reibungslose und flexible Übergabe der Zuständigkeit für die Flugverkehrskontrolle zwischen den Flugverkehrsdienststellen;

---

<sup>21</sup> Der Vorsitz schlägt zur Präzisierung folgenden Erwägungsgrund vor: *"Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass der funktionale Luftraumblock, zu dem sie gehören, zunehmend einen Zusatznutzen erbringen kann, auch hinsichtlich der Luftraumnutzung sowie technischer und personeller Mittel. Die effizienteste Nutzung technischer und personeller Mittel in einem funktionalen Luftraum könnte unter anderem durch Folgendes erreicht werden:*

- *gemeinsame Schulung und gemeinsame Schulungseinrichtungen des Luftsicherungspersonals,*
- *synchronisierte Lebenszyklen technischer ATM-Systeme,*
- *harmonisierte ATM-Systeme und -Instrumente,*
- *rationalisierte Investitionen, mit denen auf alle für ein langfristig nachhaltiges ATM erforderlichen Entwicklungen angemessen eingegangen wird,*
- *Koordinierung der Investitionspläne der Flugsicherungsorganisationen,*
- *Einrichtung gemeinsamer Kontrollzentren, sofern dies von Vorteil ist,*
- *gemeinsame Entwicklung der CNS-Infrastrukturen,*
- *grenzüberschreitende Erbringung von Dienstleistungen oder grenzüberschreitende Delegation von ANS,*
- *koordinierte Erbringung von AIS-Diensten,*
- *Konvergenz der Aufsichtsstrukturen unter Beteiligung der nationalen Aufsichtsbehörden,*
- *gemeinsame Notfallvorkehrungen."*



- g) [...]
  - h) sie entsprechen den Bedingungen, die sich aus regionalen Übereinkünften im Rahmen der ICAO ergeben;
  - i) sie halten die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehenden regionalen Übereinkünfte ein, insbesondere diejenigen mit Beteiligung europäischer Drittländer.
- 4a. Die funktionalen Luftraumblöcken müssen zudem in Abstimmung mit dem Netzmanager gemäß Artikel 17 die folgenden Anforderungen erfüllen:
- Sie ermöglichen eine flexible Nutzung des Luftraums in der effizientesten Weise, die erreicht werden kann, wobei die Luftverkehrsanforderungen ziviler und militärischer Luftraumnutzer zu berücksichtigen sind;
  - sie ermöglichen die effizienteste Gestaltung des Luftraum, die erreicht werden kann;
  - sie gewährleisten die Übereinstimmung mit dem gemäß Artikel 17 festgelegten europäischen Streckennetz;
  - sie stellen die Kompatibilität zwischen den unterschiedlichen Luftraumkonfigurationen sicher.
5. Die Anforderungen dieses Artikels können durch die Beteiligung von Mitgliedstaaten, nationalen Aufsichtsbehörden und ATM/ANS-Anbietern an einem oder mehreren funktionalen Luftraumblöcken erfüllt werden.
6. [...] (*in Artikel 9 Absatz 5 aufgenommen*)

7. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Festlegung und etwaige Änderungen der funktionalen Luftraumblöcke und dabei insbesondere über die Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten und die Beschlüsse zu gemeinsamen Benennungen. Bevor die Kommission von der Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks unterrichtet wird, übermitteln die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission, den anderen Mitgliedstaaten und anderen Beteiligten angemessene Informationen, damit sie Gelegenheit zur Abgabe von Bemerkungen erhalten.
- 7a. Die Vereinbarung zur Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks enthält die erforderlichen Bestimmungen darüber, wie der Block geändert werden kann und ein Mitgliedstaat aus einem Block ausscheiden kann, sowie Übergangsbestimmungen.
8. Bei Unstimmigkeiten zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten bezüglich eines funktionalen Luftraumblocks, der Luftraum unter ihrer Zuständigkeit betrifft, können die betreffenden Mitgliedstaaten diese Angelegenheit gemeinsam dem Ausschuss zur Stellungnahme unterbreiten. Die Stellungnahme ist an die betreffenden Mitgliedstaaten gerichtet. Unbeschadet des Absatzes 6 berücksichtigen die Mitgliedstaaten diese Stellungnahme in ihrem Bemühen um eine Lösung.
9. Nachdem die Mitteilungen der Mitgliedstaaten gemäß Absatz 7 bei der Kommission eingegangen sind, bewertet die Kommission, ob die einzelnen funktionalen Luftraumblöcke die Anforderungen gemäß den Absätzen 4 und 4a erfüllen, und übermittelt die Ergebnisse den Mitgliedstaaten zur Erörterung. Sollte die Kommission feststellen, dass ein oder mehrere funktionale Luftraumblöcke die Anforderungen nicht erfüllen, tritt sie mit den betreffenden Mitgliedstaaten in einen Dialog ein, um sich mit ihnen auf die Maßnahmen zu einigen, die erforderlich sind, um hier entsprechend Abhilfe zu schaffen.

10. Die Umsetzung eines funktionalen Luftraumblocks kann auf einem operativen Plan beruhen, in dem die Maßnahmen beschrieben sind, die die Flugsicherungsorganisationen, die nationalen Aufsichtsbehörden und andere betroffene Beteiligte ergreifen müssen, um die Anforderungen gemäß den Absätzen 4 und 4a zu erfüllen. Dieser operative Plan wird der Kommission mitgeteilt, sofern er erstellt worden ist. Vor der Festlegung des operativen Plans stellen die am funktionalen Luftraumblock teilnehmenden Mitgliedstaaten sicher, dass die Beteiligten angemessene Informationen erhalten und die Möglichkeit haben, Bemerkungen abzugeben.
11. Die Kommission kann Maßnahmen in Bezug auf die in Absatz 7 genannten von dem betreffenden Mitgliedstaat bzw. den betreffenden Mitgliedstaaten vorzulegenden Informationen annehmen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
12. Dieser Artikel berührt nicht etwaige Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten über funktionale Luftraumblöcke, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits bestehen.<sup>22</sup>

## Artikel 16a

### Branchenpartnerschaften

1. ATM/ANS-Anbieter streben den Abschluss von Branchenpartnerschaften an, um die Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums zu unterstützen und die Leistungsfähigkeit des europäischen ATM-Netzes zu verbessern. Branchenpartnerschaften können unabhängig von funktionalen Luftraumblöcken oder innerhalb eines oder mehrerer funktionaler Luftraumblöcke oder von Teilen davon geschlossen werden.

---

<sup>22</sup> Die Kommission schlägt folgenden Zusatz vor: *"und mit den zum Zeitpunkt ihrer Einführung geltenden Rechtsvorschriften im Einklang stehen."*

2. Branchenpartnerschaften sind Kooperationsvereinbarungen, die zur Verbesserung der Leistung in mindestens einem zentralen Leistungsbereich des in Artikel 11 genannten Leistungssystems festgelegt werden. Branchenpartnerschaften werden von zwei oder mehreren Partnern, die zur Bereitstellung von einem oder mehreren Flugsicherungsdiensten beitragen, eingerichtet. Branchenpartnerschaften können neben den Flugsicherungsorganisationen auch andere Beteiligte umfassen.
3. [...]
4. ATM/ANS-Anbieter, die Branchenpartnerschaften schließen, unterrichten die für ihre Beaufsichtigung zuständigen Mitgliedstaaten regelmäßig von ihren Tätigkeiten.

## Netzmanagement und -gestaltung

1. Die Funktionen und 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 Funktionen und 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.<sup>23</sup>
2. Zur Erreichung der Ziele des Absatzes 1 und unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten im Hinblick auf nationale Strecken und Luftraumstrukturen gewährleistet die Kommission, dass die folgenden Aufgaben vom Netzmanager wahrgenommen werden:
  - a) Gestaltung des europäischen Streckennetzes und Unterstützung der Optimierung der Luftraumgestaltung durch Zusammenarbeit mit Flugsicherungsorganisationen, Mitgliedstaaten und den in Artikel 16 genannten funktionalen Luftraumblöcken;
  - b) Koordinierung knapper Ressourcen innerhalb der für die Luftfahrt vorgesehenen Frequenzbereiche, die im allgemeinen Flugverkehr verwendet werden, insbesondere Funkfrequenzen und Koordinierung von Radar-Transponder-Codes;
  - c) zentraler Dienst für die Verkehrsflussregelung;
  - d) Bereitstellung eines Portals für Flugberatungsinformationen gemäß Artikel 23;

---

<sup>23</sup> Der Vorsitz schlägt folgende Präzisierung in einem Erwägungsgrund vor: *"Funktionen und Dienste des Netzes sollten auf die Erzielung sowohl von Leistungssteigerungen als auch Kosteneinsparungen für das EATMN abstellen, ohne dass es hinsichtlich der Rollen und Zuständigkeiten zu einer Überschneidung – oder Verdopplung – mit den Flugsicherungsorganisationen, dem Gemeinsamen Unternehmen SESAR, dem Management für die Umsetzung oder der EASA kommt."*

- e) [...];
- f) zentrale Funktion für die Koordinierung in Netzkrisensituationen;
- g) Unterstützungsleistung oder -leistungen oder Teile davon, sofern die in Artikel 10 Absatz 5 genannten Anforderungen erfüllt sind.

Die in diesem Absatz aufgeführten Aufgaben 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 Luft-raumblocke erarbeitet wurden. Sie werden in Koordinierung mit Militärbehörden gemäß vereinbarter Verfahren für die flexible Nutzung des Luftraums wahrgenommen.

Die Kommission kann nach Konsultation des Ausschusses und gemäß dem in Absatz 4 genannten Verfahren 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, Flugsicherungsorganisationen und Flugplatzbetreiber umfassend einbezogen.

3. Die Kommission kann unter Bezugnahme auf die Liste des Absatzes 2 Aufgaben insbesondere im Zusammenhang mit Unterstützungsleistungen festlegen, wenn sie vom Netzmanager gemäß Artikel 10 Absatz 5 zentral erbracht werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

4. Die Kommission erlässt detaillierte Vorschriften betreffend
- a) die Koordinierung und Harmonisierung der Prozesse und die Verfahren zur Erhöhung der Effizienz der Verwaltung der Frequenzen für den Luftverkehr, einschließlich der Ausarbeitung von Grundsätzen und Kriterien;
  - b) die zentrale Funktion zur Koordinierung der rechtzeitigen Feststellung und Deckung des Bedarfs an Frequenzen in den Frequenzbereichen, die dem allgemeinen europäischen Flugverkehr zugewiesen wurden, zur Unterstützung der Schaffung und des Betriebs des europäischen Luftverkehrsnetzes;
  - c) zusätzliche Funktionen und Dienste des Netzes, wie in dem ATM-Masterplan festgelegt;
  - d) die Festlegungen für eine kooperative Entscheidungsfindung zwischen den Mitgliedstaaten, den Flugsicherungsorganisationen und dem Netzmanager für die in Absatz 2 genannten Aufgaben;
  - e) die Regelungen für die Führung des Netzmanagers, damit er als unabhängige und kosteneffiziente Stelle tätig ist, die ein Netz von Funktionen und Diensten bereitstellt, das alle betroffenen Beteiligten des Betriebsumfelds einbezieht;
  - f) die Festlegungen für die Konsultation der relevanten Beteiligten an der Entscheidungsfindung auf nationaler und europäischer Ebene;

- g) – innerhalb des Funkfrequenzspektrums, das von der Internationalen Fernmeldeunion für den allgemeinen Luftverkehr zugewiesen wurde – eine Trennung der Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen dem Netzmanager und den nationalen Frequenzverwaltern, durch die gewährleistet ist, dass die Funktionen der nationalen Frequenzverwaltung weiterhin die Zuweisungen vornehmen, die keine Auswirkungen auf das Netz haben. In den Fällen, in denen keine Auswirkungen auf das Netz zu verzeichnen sind, arbeiten die nationalen Frequenzverwalter mit dem Netzmanager zusammen, um die Nutzung der Frequenzen zu optimieren;
- h) – im Rahmen der Unterstützung der Luftraumgestaltung – eine Aufteilung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten zwischen dem Netzmanager, den Mitgliedstaaten und den Dienstleistern für Flugverkehrsdienste, wobei insbesondere Folgendes gilt:
- i) Der Netzmanager arbeitet mit den Mitgliedstaaten und den Dienstleistern für Flugverkehrsdienste auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke zusammen, um mangelnde Effizienz bei der Luftraumgestaltung und Inkompatibilität zwischen den unterschiedlichen Luftraumkonfigurationen zu ermitteln und zu bewerten;
  - ii) die Mitgliedstaaten und die Dienstleister für Flugverkehrsdienste entwickeln in Absprache mit dem Netzmanager Maßnahmen zur Behebung des ermittelten Effizienzmangels, um den Erfordernissen aller Luftraumnutzer und Flugplatzbetreiber im größtmöglichen Maße gerecht zu werden;
  - iii) vorbehaltlich einschlägiger Beschlüsse der zuständigen Behörden auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke setzen die Dienstleister für Flugverkehrsdienste diese Maßnahmen in Koordination mit dem Netzmanager entweder einzeln oder gemeinsam innerhalb der funktionalen Luftraumblöcke um.



Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

5. Andere Aspekte der Gestaltung des Luftraums als die in Absatz 2 und Absatz 4 Buchstaben c und h genannten werden auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke geregelt. Dieser Gestaltungsprozess berücksichtigt die Anforderungen, die Saisonbedingtheit und die Komplexität des Luftverkehrs sowie Leistungspläne, und er beinhaltet eine umfassende Konsultation der relevanten Luftraumnutzer oder relevanter Gruppen, die Luftraumnutzer vertreten, und gegebenenfalls der Militärbehörden.

### *Artikel 18*

#### **Beziehungen zwischen Dienstleistern**

1. Flugsicherungsorganisationen können die Dienste von anderen in der Union zertifizierten oder aufgrund einer Erklärung zugelassenen Dienstleistern oder im Einklang mit Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EG) 216/2008 von militärischen Diensteanbietern in Anspruch nehmen.
2. Die Flugsicherungsorganisationen formalisieren ihre Arbeitsbeziehungen durch schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen, in denen die besonderen Aufgaben und Funktionen festgelegt sind, die die einzelnen Dienstleister übernehmen, und die einen Austausch von Betriebsdaten zwischen sämtlichen Dienstleistern im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr ermöglichen. Diese Vereinbarungen oder Abmachungen werden den betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden mitgeteilt.
3. In Fällen, in denen die Erbringung von Flugverkehrsdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich. In Fällen, in denen die Erbringung von Wetterdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich, falls sie einen Dienstleister auf ausschließlicher Grundlage gemäß Artikel 9 Absatz 1 benannt haben.

## *Artikel 19*

### **Beziehungen zu den beteiligten Stellen**

Die Flugsicherungsorganisationen richten Konsultationsverfahren zur Anhörung der relevanten Gruppen von Luftraumnutzern und Flugplatzbetreibern zu allen wesentlichen Aspekten der erbrachten Dienste, einschließlich der einschlägigen Änderungen der Luftraumkonfigurationen, oder zu strategischen Investitionen mit erheblichen Auswirkungen auf die Erbringung von ATM/ANS und/oder die Gebühren für ATM/ANS ein. Die Konsultationen werden in einer Weise geführt, die in einem angemessenen Verhältnis zum Umfang der erbrachten Dienste steht.

## *Artikel 20*

### **Beziehungen zu militärischen Stellen**

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

### Transparenz der Rechnungslegung

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.
2. Auf jeden Fall veröffentlichen Flugsicherungsorganisationen einen jährlichen Geschäftsbericht und unterziehen sich regelmäßig einer unabhängigen Prüfung.
3. Erbringen Flugsicherungsorganisationen Dienstebündel, so erfassen sie die Kosten und Einnahmen aus den Flugsicherungsdiensten und weisen diese aus, und zwar untergliedert gemäß der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste der Artikel 12 und 13, und führen gegebenenfalls konsolidierte Konten für andere, nicht flugsicherungsbezogene Dienste, wie dies erforderlich wäre, wenn die betreffenden Dienste von verschiedenen Unternehmen erbracht würden.
4. Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die berechtigt sind, die Rechnungslegung von Dienstleistern einzusehen, die Dienste in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich erbringen.
5. Die Mitgliedstaaten können die Übergangsbestimmungen des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards<sup>24</sup> auf Flugsicherungsorganisationen anwenden, die in den Geltungsbereich der genannten Verordnung fallen.

---

<sup>24</sup> ABl. L 243 vom 11.9.2002, S. 1.

### **Zugang zu Daten und Datenschutz**

1. Im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr sind relevante Betriebsdaten zur Erfüllung der betrieblichen Erfordernisse der Beteiligten in Echtzeit zwischen allen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen auszutauschen. Die Daten dürfen nur für Betriebszwecke verwendet werden.
2. Der Zugang zu relevanten Betriebsdaten wird den zuständigen Behörden, zertifizierten oder aufgrund einer Erklärung zugelassenen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen unbeschadet sicherheits- oder verteidigungspolitischer Interessen diskriminierungsfrei eingeräumt.
3. Zertifizierte oder aufgrund einer Erklärung zugelassene Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer und Flughäfen legen Standardbedingungen für den Zugang zu ihren anderen relevanten Betriebsdaten, die nicht von Absatz 1 erfasst werden, fest. Diese Standardbedingungen sind von den nationalen Aufsichtsbehörden zu genehmigen. Die Kommission kann Maßnahmen betreffend die Verfahren für den Datenaustausch und die Art der im Zusammenhang mit diesen Zugangsbedingungen betroffenen Daten und ihre Genehmigung festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

# KAPITEL IV LUFTRAUM UND INTEROPERABILITÄT

## *Artikel 23*

### **Elektronische Luftfahrtinformationen**

1. Unbeschadet der Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen durch die Mitgliedstaaten und im Einklang mit dieser Veröffentlichung gewährleistet die Kommission in Zusammenarbeit mit dem Netzmanager die Verfügbarkeit elektronischer Luftfahrtinformationen hoher Qualität, die auf harmonisierte Weise dargeboten werden und den Anforderungen aller einschlägigen Nutzer hinsichtlich Datenqualität und Aktualität entsprechen.
2. Für die Zwecke von Absatz 1 gewährleistet die Kommission die Entwicklung einer unionsweiten Infrastruktur für Luftfahrtinformationen in Form eines elektronischen integrierten Flugberatungsportals mit uneingeschränktem öffentlichem Zugang für interessierte Beteiligte. Durch diese Infrastruktur zusammengefasst wird der Zugang zu und die Bereitstellung von erforderlichen Datenelementen wie unter anderem Luftfahrtinformationen, Informationen der Meldestellen für Flugverkehrsdienste (ARO), Flugwetterinformationen und Verkehrsflussinformationen.
3. Die Kommission nimmt die Maßnahmen zur Schaffung und Umsetzung eines elektronischen integrierten Flugberatungsportals an. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

## *Artikel 23a*<sup>25</sup>

### Flexible Luftraumnutzung

1. Unter Berücksichtigung der Organisation militärischer Belange in ihrem Zuständigkeitsbereich stellen die Mitgliedstaaten die einheitliche Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum, wie es von der ICAO beschrieben und von Eurocontrol entwickelt wurde, sicher, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und im Einklang mit dem ATM-Masterplan zu erleichtern.
2. Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission jährlich Bericht über die im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik erfolgende Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.
3. Erweist es sich insbesondere aufgrund der Berichte der Mitgliedstaaten als notwendig, die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum zu verbessern und zu harmonisieren, so erlässt die Kommission Maßnahmen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

---

<sup>25</sup> Ehemals Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004, angepasst an den AEUV.

### **Technologische Entwicklung und Interoperabilität des Flugverkehrsmanagements**

1. Die Kommission erlässt detaillierte Vorschriften zur Förderung der technologischen Entwicklung und Interoperabilität des Flugverkehrsmanagements im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung des ATM-Masterplans. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren vor der Umsetzung des ATM-Masterplans erlassen.
2. Unter Beachtung der in Absatz 1 genannten Vorschriften findet Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 Anwendung. Bei Bedarf fordert die Kommission die EASA auf, diese Vorschriften in das in Artikel 56 dieser Verordnung genannte jährliche Arbeitsprogramm aufzunehmen.

## **KAPITEL V SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

### *Artikel 25*

#### **Anpassung der Anhänge**

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen, um die Bedingungen für die in Anhang II Nummer 2 Buchstaben b, c, d, e, f, g und h genannten Zeugnisse, die Flugsicherungsorganisationen erteilt werden, zu ändern<sup>26</sup> und damit den Erfahrungen der nationalen Aufsichtsbehörden bei der Anwendung dieser Anforderungen und Bedingungen oder der Entwicklung des Flugverkehrsmanagementsystems im Hinblick auf Interoperabilität und integrierte Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten Rechnung zu tragen.

---

<sup>26</sup> Anhang I wurde nunmehr mit Anhang V der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zusammengeführt.



### **Ausübung der Befugnisübertragung**

1. Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den Bedingungen dieses Artikels.
2. Die in Artikel 25 genannte Befugnis wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Verordnung] übertragen. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
3. Die in Artikel 25 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnis. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird dadurch nicht berührt.
4. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

---

<sup>27</sup> Die Kommission hat einen Vorbehalt zu den Artikeln 26 und 27, insbesondere zu Artikel 26 Absatz 4.

5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 25 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von 2 Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Diese Frist wird auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates um 2 Monate verlängert.

#### *Artikel 27*

#### **Ausschussverfahren**

1. Die Kommission wird von dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum (im Folgenden "Ausschuss") unterstützt, der sich aus zwei Vertretern jedes Mitgliedstaats zusammensetzt und in dem die Kommission den Vorsitz führt. Der Ausschuss sorgt für eine angemessene Berücksichtigung der Interessen aller Kategorien von Nutzern. Bei dem Ausschuss handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
4. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

## Artikel 28

### Anhörung der Beteiligten durch die Kommission

1. Die Kommission richtet auf Unionsebene ein Verfahren ein, um bei Bedarf Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung zu erörtern. Der gemäß dem Beschluss 98/500/EG der Kommission eingerichtete Ausschuss für den sektoralen Dialog ist in die Anhörung einzubeziehen.
2. Zu den Beteiligten können zählen:
  - Flugsicherungsorganisationen oder relevante Gruppen, die sie vertreten,
  - der Netzmanager,
  - Flughafenbetreiber oder relevante Gruppen, die sie vertreten,
  - Luftraumnutzer oder relevante Gruppen, die sie vertreten,
  - das Militär,
  - die Herstellerindustrie,
  - Vertretungsorgane des Fachpersonals und
  - nationale Flughafenkoordinatoren.
3. Die Kommission stellt den Mitgliedstaaten die Ergebnisse der Anhörung zur Verfügung.

## Artikel 29

### **Branchenkonsultationsgremium**

Unbeschadet der Aufgaben des Ausschusses und von Eurocontrol richtet die Kommission ein Branchenkonsultationsgremium ("Industry Consultation Body") ein, dem Flugsicherungsorganisationen, Verbände der Luftraumnutzer, Flughäfen, Flughafenbetreiber, die Herstellerindustrie und Vertretungsorgane des Fachpersonals angehören. Dieses Gremium hat allein die Aufgabe, die Kommission hinsichtlich der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums zu beraten.

## Artikel 30

### **Beziehungen zu Drittländern**

Die Union und die Mitgliedstaaten streben die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Staaten an, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, und unterstützen diese Ausdehnung. Zu diesem Zweck bemühen sie sich im Rahmen von Abkommen mit benachbarten Drittländern darum, den einheitlichen europäischen Luftraum auf diese Länder auszudehnen. Zudem bemühen sie sich, mit diesen Ländern zusammenzuarbeiten, und zwar entweder im Rahmen von funktionalen Luftraumblöcke oder von Vereinbarungen über Netzfunktionen oder aber im Rahmen der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und Eurocontrol zur Schaffung eines allgemeinen Rahmens für eine verstärkte Zusammenarbeit.

## Artikel 31

### **Unterstützung durch andere Stellen**

Die Kommission kann für die Erfüllung ihrer Aufgaben aufgrund dieser Verordnung die Unterstützung anderer Stellen anfordern, auch die Unterstützung von Eurocontrol im Rahmen der Vereinbarung zwischen EU und Eurocontrol.

## Artikel 32

### **Vertraulichkeit**

1. Weder die nationalen Aufsichtsbehörden, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die Kommission, der Netzmanager oder das Leistungsüberprüfungsgremium dürfen Informationen vertraulicher Art weitergeben, insbesondere Informationen über Flugsicherungsorganisationen, deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenbestandteile.
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 sensiblen Geschäftsinformationen Rechnung zu tragen hat.
3. Informationen und Daten, die nach der in Artikel 12 genannten Gebührenregelung zur Verfügung gestellt werden, werden veröffentlicht.

### *Artikel 33*

#### **Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften für Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung insbesondere durch Luftraumnutzer und Dienstleister. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

### *Artikel 34*

#### **Überprüfung und Methoden zur Bewertung der Auswirkungen**

1. Die Kommission unterzieht die Anwendung dieser Verordnung einer regelmäßigen Überprüfung und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht, und zwar zum Ablauf jedes Bezugszeitraums gemäß Artikel 11 Absatz 5 Buchstabe d. Hierzu kann die Kommission, wenn es für diesen Zweck begründet ist, von den Mitgliedstaaten Informationen anfordern, die für die Anwendung dieser Verordnung relevant sind.
2. Die Berichte umfassen eine Bewertung der Ergebnisse, die mit den aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen erreicht wurden, einschließlich angemessener Informationen über die Entwicklungen in dem Sektor, insbesondere unter wirtschaftlichen, sozialen, umweltbezogenen, beschäftigungspolitischen und technologischen Aspekten, sowie über die Qualität des Dienstes, im Hinblick auf die ursprünglichen Ziele und auf künftige Bedürfnisse.

## Artikel 35

### **Schutzmaßnahmen**

Diese Verordnung steht der Anwendung von Maßnahmen eines Mitgliedstaats nicht entgegen, soweit diese zur Wahrung von vitalen sicherheits- oder verteidigungspolitischen Interessen notwendig sind. Dies sind insbesondere Maßnahmen, die zwingend erforderlich sind

- a) zur Überwachung des gemäß den regionalen ICAO-Luftfahrt-Übereinkommen in seine Zuständigkeit fallenden Luftraums, einschließlich der Fähigkeit, alle diesen Luftraum nutzenden Luftfahrzeuge zu erfassen, zu identifizieren und zu bewerten, um die Sicherheit von Flügen zu gewährleisten, sowie Maßnahmen zur Erfüllung sicherheits- und verteidigungsbezogener Erfordernisse zu ergreifen,
- b) bei schwerwiegenden innerstaatlichen Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung,
- c) im Kriegsfall oder im Fall von ernsten, eine Kriegsgefahr darstellenden internationalen Spannungen,
- d) zur Erfüllung der internationalen Verpflichtungen eines Mitgliedstaats im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des Friedens und der internationalen Sicherheit,
- e) zur Durchführung militärischer Einsätze und Übungen, einschließlich der notwendigen Übungsmöglichkeiten.

## Artikel 36

[...]

## Artikel 37

### Aufhebung von Rechtsvorschriften

Die Verordnungen (EG) Nrn. 549/2004, 550/2004 und 551/2004 werden aufgehoben.

Die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 wird aufgehoben, außer für

– die Artikel 5 und 6 und die Anhänge III und IV dieser Verordnung, die weiterhin für die Zwecke der Erklärungen bis zum Inkrafttreten der einschlägigen Durchführungsmaßnahmen gemäß Artikel 8b Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gelten;

– die Artikel 4 und 7 dieser Verordnung, die weiterhin bis zum Inkrafttreten der einschlägigen Durchführungsmaßnahmen gemäß Artikel 24 und Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gelten.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Verordnungen gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang III zu lesen.



*Artikel 38*

**Inkrafttreten und Geltung**

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

Artikel 3 wird 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung wirksam, mit Ausnahme der Mitgliedstaaten, die der Kommissionen binnen sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung ihre Entscheidung mitteilen, nationale Aufsichtsbehörden als rechtlich getrennte Stellen einzusetzen; in diesem Fall wird Artikel 3 48 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung wirksam.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*    *Im Namen des Rates*

Der Präsident/Die Präsidentin    Der Präsident/Die Präsidentin

*[gestrichen und in Anhang V der EASA-Verordnung aufgenommen (siehe Dokument 15472/14)]*

---

**BEDINGUNGEN FÜR ZEUGNISSE**

1. Das Zeugnis muss mindestens folgende Angaben enthalten:
  - a) nationale Aufsichtsbehörde, die das Zeugnis ausstellt;
  - b) Name und Anschrift des Antragstellers;
  - c) Dienstleistungen und gegebenenfalls Funktionen, für die dem Anbieter das Zeugnis ausgestellt wird;
  - d) eine Erklärung, dass der Antragsteller die gemeinsamen Anforderungen gemäß Artikel 8b der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 einhält;
  - e) Ausstellungsdatum und Gültigkeitszeitraum des Zeugnisses.
  
2. An Zeugnisse geknüpfte weitere Bedingungen können gegebenenfalls Folgendes betreffen:
  - a) den diskriminierungsfreien Zugang zu Flugsicherungsdiensten für Luftraumnutzer und das erforderliche Leistungsniveau solcher Dienste, einschließlich des Sicherheits- und Interoperabilitätsniveaus;
  - b) Spezifikationen für den Betrieb der jeweiligen Dienste;
  - c) den Zeitpunkt, zu dem die Dienste erbracht werden sollen;
  - d) die betriebliche Ausrüstung, die im Rahmen der jeweiligen Dienste genutzt wird;
  - e) Abtrennung oder Beschränkung flugsicherungs fremder Dienste;
  - f) Verträge, Vereinbarungen oder andere Regelungen zwischen dem Dienstleister und einem Dritten, die die Dienste betreffen;

- g) Bereitstellung von Informationen, die zur Überprüfung der Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen durch die Dienste erforderlich sind, einschließlich Plänen, Finanz- und Betriebsdaten, sowie Angaben zu wesentlichen Änderungen der Art und/oder des Umfangs erbrachter Flugsicherungsdienste;
- h) etwaige andere rechtliche Bedingungen, die nicht speziell für Flugsicherungsdienste gelten, wie z. B. Bedingungen für die Aussetzung der Gültigkeit oder den Entzug des Zeugnisses.
-

**ENTSPRECHUNGSTABELLE**

Verordnung 549/2004	Verordnung 550/2004	Verordnung 551/2004	Verordnung 552/2004	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absätze 1 bis 3				Artikel 1 Absätze 1 bis 3
		Artikel 1 Absatz 3		Artikel 1 Absatz 4
Artikel 1 Absatz 4				Artikel 1 Absatz 5
	Artikel 1			-----
		Artikel 1 Absätze 1, 2 und 4		-----
			Artikel 1	-----
Artikel 2 Nummern 1 bis 35				Artikel 2 Nummern 1 bis 35
				Artikel 2 Nummern 36 bis 38
Artikel 2 Nummern 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Artikel 3				-----
Artikel 4 Absätze 1 und 2				Artikel 3 Absätze 1 und 2

				Artikel 3 Absätze 3 und 4
Artikel 4 Absatz 3				Artikel 3 Absatz 5
				Artikel 3 Absatz 6
Artikel 3 Absätze 4 bis 5				Artikel 3 Absätze 7 und 8
				Artikel 3 Absatz 9
	Artikel 2 Absatz 1			Artikel 4 Absatz 1a
				Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b bis g
	Artikel 2 Absatz 2			Artikel 4 Absatz 2
				Artikel 5 Absätze 1 und 2
	Artikel 2 Absätze 3 bis 6			Artikel 5 Absätze 3 bis 6
	Artikel 3 Absätze 1 und 2			Artikel 6 Absätze 1 und 2
			Artikel 8 Absätze 1 und 3	Artikel 6 Absätze 3 und 4
				Artikel 6 Absatz 5

			Artikel 8 Absätze 2 und 4	-----
	Artikel 6			-----
Artikel 10 Absatz 1				Artikel 7 Absatz 1
				Artikel 7 Absatz 2
	Artikel 7 Absatz 1			Artikel 8 Absatz 1
				Artikel 8 Absatz 2
	Artikel 7 Absätze 4 und 6			Artikel 8 Absätze 3 und 4
	Artikel 7 Absätze 2, 3, 5 und 7 bis 9			-----
	Artikel 8			Artikel 9
				Artikel 10
	Artikel 9			-----
Artikel 11				Artikel 11
	Artikel 14			Artikel 12
	Artikel 15			Artikel 13
	Artikel 16			Artikel 14

	Artikel 15a			Artikel 15
	Artikel 9a Absatz 1			Artikel 16 Absätze 1 und 3
				Artikel 16 Absatz 2
	Artikel 9a 2 Absatz 2 Ziffer i			-----
	Artikel 9a Absatz 2			Artikel 16 Absatz 4
				Artikel 16 Absatz 5
	Artikel 9a Absätze 3 bis 9			Artikel 16 Absätze 6 bis 12
	Artikel 9b			-----
		Artikel 6 Absatz 1 bis Absatz 2 Buchstabe b		Artikel 17 Absatz 1 und Absatz 2 Buchstabe b
				Artikel 17 Absatz 2 Buchstaben c bis e
		Artikel 6 Absatz 3 bis Absatz 4 Buchstabe d		Artikel 17 Absatz 3 bis Absatz 4 Buchstabe d
				Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe e
		Artikel 6 Absatz 4 Buchstaben e und f		Artikel 17 Ab- satz 4 Buchsta- ben f und g



		Artikel 6 Absätze 5 und 7		Artikel 17 Absätze 5 und 6
		Artikel 6 Absätze 8 und 9		-----
	Artikel 10			Artikel 18
				Artikel 19
	Artikel 11			Artikel 20
	Artikel 12			Artikel 21
	Artikel 13			Artikel 22
		Artikel 3		-----
		Artikel 3a		Artikel 23
		Artikel 4		-----
		Artikel 7		-----
		Artikel 8		-----
			<b>Artikel 3</b>	Artikel 24 Absätze 1 und 2
			[...]	-----
			Artikel 2 [...]	-----
			Artikel [...] 4 bis 7	-----
	Artikel 17 Absatz 1			Artikel 25

				Artikel 26
Artikel 5 Absätze 1 bis 3				Artikel 27 Absätze 1 bis 3
Artikel 5 Absätze 4 und 5				-----
Artikel 10 Absätze 2 und 3				Artikel 28 Absätze 1 und 2
Artikel 6				Artikel 29
Artikel 7				Artikel 30
Artikel 8				Artikel 31
	Artikel 4			-----
			Artikel 9	-----
	Artikel 18			Artikel 32
Artikel 9				Artikel 33
Artikel 12 Absätze 2 bis 4				Artikel 34 Absätze 1 bis 3
Artikel 12 Absatz 1				-----
	Artikel 18a			-----
		Artikel 10		-----
Artikel 13				Artikel 35
Artikel 13a				Artikel 36

			Artikel 10	-----
			Artikel 11	Artikel 37
	Artikel 19 Absatz 1			Artikel 38
	Artikel 19 Absatz 2			-----
	Anhang I		Anhang V	[...]
			Anhang I	-----
	Anhang II			Anhang II
			Anhang II	-----
				Anhang III
			Anhang III	-----
			Anhang IV	-----

---