



Brüssel, den 27. Mai 2021
(OR. en)

Interinstitutionelle Dossiers:

2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

9162/21
ADD 1

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: ST 8030/21 + ADD1-2, ST 8419/21 + ADD1 + AD1CO1
Nr. Komm.dok.: ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/21 + COR 1, ST 11020/20

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1139 in Bezug auf die Fähigkeit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, als Leistungsüberprüfungsgremium für den einheitlichen europäischen Luftraum zu handeln
– Allgemeine Ausrichtung

Die Delegationen erhalten in der Anlage den vom Vorsitz vorgeschlagenen Kompromisstext für die allgemeine Ausrichtung zu dem obengenannten Vorschlag.

Der Entwurf entspricht den Grundsätzen für einen Neufassungsvorschlag. So sind insbesondere Änderungen am Vorschlag der Kommission durch "➡ Rat" in dem jeder Änderung vorangestellten Textkästchen gekennzeichnet. Streichungen sind durch "➡ [...] ⬅" gekennzeichnet, und hinzugefügter Text ist unterstrichen.

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union ~~zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft~~, insbesondere auf Artikel ~~80 Absatz 2~~ 100 Absatz 2 ,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ~~ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 24.~~ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ~~ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 13.~~ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

↓ neu

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates¹, die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates² und die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates³ wurden in wesentlichen Teilen geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannten Verordnungen neu zu fassen.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 1
(angepasst)

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

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

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

² Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10).

³ Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20).

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 2
(angepasst)
⇒ neu

- (2) Die Annahme des ersten Pakets von Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum, der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 ~~vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums~~ („~~Rahmenverordnung~~“), der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ~~vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum~~ („~~Flugsicherungsdienste-Verordnung~~“), der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 ~~vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum~~ („~~Luftraum-Verordnung~~“) und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 ~~des Europäischen Parlaments und des Rates~~¹ ~~vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes~~ („~~Interoperabilitäts-Verordnung~~“) durch das Europäische Parlament und den Rat hat eine solide Rechtsgrundlage für ein nahtloses, interoperables und sicheres System des Flugverkehrsmanagements (Air Traffic Management — ATM) geschaffen. ⇒ Durch die Annahme des zweiten Pakets, der Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates², wurde die Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums weiter gestärkt, indem ein Leistungssystem und das Konzept des Netzmanagers zur weiteren Verbesserung des europäischen ATM-Netzes eingeführt wurden. Die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 wurde durch die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates³ aufgehoben, da die für die Interoperabilität von ATM-Systemen, -Komponenten und -Verfahren erforderlichen Vorschriften in jene Verordnung aufgenommen wurden. ⇐



¹ Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (Interoperabilitäts-Verordnung) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26).

² Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 34).

³ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

↓ neu

↻ Rat

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 3
(angepasst)

~~Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 („Rahmenverordnung“)¹ legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 4
(angepasst)

~~Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 („Rahmenverordnung“)² legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 5
(angepasst)
↻ Rat

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

-  (4a) Diese Verordnung sollte die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago unberührt lassen. 

¹ ~~Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.~~

² ~~Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.~~

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 1
⇒ Rat

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

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 37
(angepasst)
⇒ neu

- (6) Damit die Ziele der Erhöhung der Sicherheitsstandards für den Luftverkehr und der Verbesserung der Gesamtleistung des ATM ☒ und der Flugsicherungsdienste ☒ (ANS) für den allgemeinen Luftverkehr in Europa gleichzeitig umgesetzt werden können, ist der menschliche Faktor zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb die Einführung von Grundsätzen ☒ Grundsätze ☒ der angemessenen ☒ Berichterstattungskultur ☒ Redlichkeitskultur („Just Culture“) prüfen ⇒ wahren ⇐. ⇒ Die Stellungnahmen und Empfehlungen der Expertengruppe zur menschlichen Dimension des einheitlichen europäischen Luftraums¹ sollten in Erwägung gezogen und berücksichtigt werden. ⇐

↓ neu
⇒ Rat

- (7) Auch Verbesserungen der Umweltleistung des ATM tragen ⇒ [...] ◐ ⇒ – insbesondere durch die Verringerung der Luftverkehrsemissionen – ◐ zur Verwirklichung der Ziele ⇒ [...] ◐ ⇒ bei, die im ◐ Übereinkommen von Paris ⇒ „der Mitteilung der Kommission über den ◐ europäischen Grünen Deal ⇒ [...] ◐ ⇒ den Schlussfolgerungen des Rates zur Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität sowie der Digitalen Agenda für Europa enthalten sind ◐ .

¹ C(2017) 7518 final.

☞ (7a) Der Luftraum ist eine gemeinsame Ressource für alle Kategorien von Nutzern, die von allen flexibel genutzt werden muss, wobei Fairness und Transparenz zu gewährleisten sind und den sicherheits- und verteidigungspolitischen Erfordernissen der Mitgliedstaaten und ihren Verpflichtungen in internationalen Organisationen Rechnung zu tragen ist. ☺

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 6
(angepasst)
☞ Rat

~~(8)~~ ☞ (8) ☺ ☒ Im Jahr 2004 ☒ ☒ haben ☒ ~~Die die~~ Mitgliedstaaten ~~haben~~ eine ☞ – von ihnen nunmehr bekräftigte¹ – ☺ allgemeine Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum² abgegeben. Dieser Erklärung zufolge sollten die Mitgliedstaaten insbesondere die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen verstärken und, wenn und soweit wie es von allen betroffenen Mitgliedstaaten für erforderlich gehalten wird, die Zusammenarbeit zwischen ihren Streitkräften in allen Angelegenheiten des Flugverkehrsmanagements erleichtern.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 3

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 4

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

¹ ☞ Siehe ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 9. ☺

² ~~Siehe Seite 9 dieses Amtsblatts.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 5
(angepasst)
↻ Rat

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

↻ (9a) Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls gemeinsam mit Drittländern funktionale Luftraumblöcke einrichten, um eine bessere Zusammenarbeit und Koordinierung zu entwickeln, damit die Leistung des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums und die Verringerung der Umweltauswirkungen gefördert werden. ☒

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 23
(angepasst)

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 1

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 4

~~Zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollten Maßnahmen erlassen werden, mit denen die sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten gewährleistet wird, die auf die Ordnung und Nutzung des Luftraums gemäß der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraumverordnung“)¹ abgestimmt sind. Die Festlegung einer harmonisierten Ordnung für die Erbringung dieser Dienste ist wichtig, um dem Bedarf der Luftraumnutzer angemessen Rechnung zu tragen und den Flugverkehr sicher und effizient abzuwickeln.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 1

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 3
(angepasst)

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

¹ ~~Siehe Seite 20 dieses Amtsblatts.~~

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 6

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 7

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 8

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 24

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 9

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 10

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 11

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

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 9

(angepasst)

⇒ neu

⇒ Rat

- (10) ⇒ Die Mitgliedstaaten sollten eine nationale Aufsichtsbehörde benennen, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde im Rahmen dieser Verordnung übertragen werden. ☹ Damit die durchgängige und solide Beaufsichtigung der Dienstleistung in ganz Europa gewährleistet ist, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden über ausreichend Unabhängigkeit und Mittel verfügen. ⇒ ⇒ Insbesondere durch die Finanzierung dieser Behörden sollte ihre Unabhängigkeit gewährleistet und ihnen ermöglicht werden, im Einklang mit den Grundsätzen der Fairness, Transparenz, Diskriminierungsfreiheit und Verhältnismäßigkeit zu arbeiten. Das Personal der nationalen Aufsichtsbehörden sollte unabhängig handeln, indem es insbesondere Interessenkonflikte zwischen der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vermeidet. Dies sollte eine nationale Aufsichtsbehörde nicht daran hindern, ☹ Teil einer für mehrere regulierte Sektoren zuständigen Regulierungsbehörde zu sein, sofern diese die Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt, oder sich hinsichtlich ihrer Organisation ⇒ insbesondere ☹ mit der ⇒ gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 benannten zuständigen ☹ nationalen ⇒ [...] ☹ ⇒ Behörde oder der nationalen Wettbewerbsbehörde ☹ zusammenschließen. ⇐ ~~ihre Aufgaben innerhalb eines administrativen Rahmens wahrzunehmen.~~

↓ neu

⇒ Rat

- (11) ⇒ [...] ☹

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 10

(angepasst)

⇒ neu

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 6

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 7

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 17
(angepasst)

~~Die Sozialpartner sollten bei allen Maßnahmen, die bedeutende Sozialauswirkungen haben, informiert und angemessen angehört werden. Darüber hinaus sollte auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene¹ eingesetzt wurde, gehört werden.~~

↴ neu
↻ Rat

(13) ↻ [...] ↻

(14) ↻ [...] ↻ ↻ Ein Anbieter von Flugsicherungsdiensten sollte in der Union nur dann Dienste anbieten können, wenn er über eine Zulassung/ein Zeugnis oder eine Erklärung gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 verfügt.

¹ ~~ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.~~

(14a) Gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/1139 gilt die genannte Verordnung, einschließlich der in Artikel 41 festgelegten Zertifizierungsanforderungen, nicht für ATM/ANS, die vom Militär gestellt oder bereitgestellt werden. Dementsprechend sollten es den Mitgliedstaaten auch gestattet sein, die Erbringung solcher Flugsicherungsdienste im gesamten ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum oder in einem Teil davon ohne Zertifizierung und/oder ohne Anwendung der gesamten vorliegenden Verordnung oder eines Teils davon zuzulassen. In solchen Fällen kann der betreffende Mitgliedstaat insbesondere die betreffenden militärischen Diensteanbieter benennen, die Flugverkehrsdienste oder Wetterdienste (MET) gemäß der vorliegenden Verordnung erbringen.

(14b) Diese Verordnung erfordert keine Zertifizierung der Signale, die von globalen Satellitennavigationssystemen (GNSS) ausgesendet werden. ☹

(15) Bei der Erbringung gleichwertiger Flugsicherungsdienste sollte es keine Diskriminierung zwischen Luftraumnutzern geben.

(16) ☺ [...] ☹ Flugverkehrsdienste sollten ☺ exklusiv bereitgestellt werden. Anbieter solcher Dienste sollten ☹ Benennungsanforderungen und ☺ [...] ☹ ☺ Anforderungen ☹ zur Wahrung des öffentlichen Interesses ☺ insbesondere in Bezug auf die nationale Sicherheit und Verteidigung sowie den Ort ihres Hauptgeschäftssitzes und ihre Eigentumsverhältnisse ☹ unterliegen. ☺ In diesem Kontext sollte berücksichtigt werden, dass die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß dieser Verordnung mit der Ausübung von hoheitlichen Befugnissen zusammenhängt, die keinen wirtschaftlichen Charakter aufweisen und daher von der Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrags ausgenommen sind.

(16a) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Benennung eines Anbieters von Flugverkehrsdiensten nicht durch ihr innerstaatliches Recht verhindert wird, insbesondere weil der betreffende Diensteanbieter seinen Hauptgeschäftssitz in einem anderen Mitgliedstaat hat oder sich im Eigentum von Staatsangehörigen dieses Mitgliedstaats befindet, wenn die Anwendung dieses innerstaatlichen Rechts eine ungerechtfertigte Beschränkung der Dienstleistungsfreiheit oder der Niederlassungsfreiheit darstellt, was von Fall zu Fall unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände zu prüfen ist.

(16b) Auf der Grundlage einer von ihnen durchgeführten Analyse relevanter Sicherheitserwägungen sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, exklusiv 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.

(16c) Die Zusammenarbeit zwischen den Anbietern von Flugsicherungsdiensten ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Gesamtleistung des europäischen ATM-Systems und sollte gefördert werden. ☹

(17) ☞ Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage ihrer Analyse der Sicherheitserwägungen ☹ Anbietern von Flugverkehrsdiensten ☞ [...] ☹ Flughafenbetreibern ☞ [...] ☹ ☞ oder einer Gruppe von Flughafenbetreibern erlauben ☹, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS), Flugberatungsdienste (AIS), Flugverkehrsdatendienste (ADS), Wetterdienste (MET) ☞ – es sei denn, es wurde ein einziger Anbieter von Wetterdiensten vom betreffenden Mitgliedstaat benannt – ☹ oder Flugverkehrsdienste für ☞ die Flugplatz- und Anflugkontrolle ☹ ☞ [...] ☹ in Auftrag zu geben ☞ [...] ☹. Die Möglichkeit, auf eine solche Auftragsvergabe zurückzugreifen, ☞ [...] ☹ ☞ könnte ☹ mehr Flexibilität ermöglichen und Innovationen bei der Dienstleistungsförderung fördern, ohne ☞ die Sicherheitsbedürfnisse und die ☹ spezifischen Bedürfnisse ☞ u. a. ☹ des Militärs in Bezug auf Vertraulichkeit, Interoperabilität, Systemresilienz, Datenzugang und ATM-Sicherheit zu beeinträchtigen.

(18) Bei der Vergabe von Aufträgen ☞ über Wetterdienste oder ☹ Flugverkehrsdienste für ☞ die Flugplatz- und Anflugkontrolle ☹ ☞ [...] ☹ sollte ☞ [...] ☹ ☞ das ☹ in dieser Verordnung festgelegte ☞ Leistungssystem nicht ☹ ☞ [...] ☹ gelten.

(19) ☞ [...] ☹

(20) Gegebenenfalls sollte die Vergabe von Aufträgen über Flugsicherungsdienste im Einklang mit der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹ ☞ [...] ☹ ☞ – sofern in der vorliegenden Verordnung nichts anderes bestimmt ist – ☹ der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates² ☞ , den Grundsätze der Gleichbehandlung, der Nichtdiskriminierung und der Transparenz sowie den anwendbaren Bestimmungen des Vertrags, insbesondere den Bestimmungen des Vertrags über die Dienstleistungsfreiheit und die Niederlassungsfreiheit, ☹ erfolgen. ☞ [...] ☹

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

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

(21) Das Verkehrsmanagement unbemannter Luftfahrzeuge erfordert die Verfügbarkeit gemeinsamer Informationsdienste (CIS). Zur Eindämmung der Kosten eines solchen Verkehrsmanagements, sollten die Preise für gemeinsame Informationsdienste, die exklusiv erbracht werden, auf den Kosten und einem angemessenen Gewinnaufschlag beruhen und der Genehmigung durch die nationalen Aufsichtsbehörden unterliegen. Um die Erbringung der Dienste zu ermöglichen, sollte Anbietern gemeinsamer Informationsdienste der Zugang zu den einschlägigen Betriebsdaten zu fairen, angemessenen und nichtdiskriminierenden Bedingungen gewährt werden.

(21a) Die Verfügbarkeit einschlägiger Betriebsdaten zum allgemeinen Flugverkehr ist von wesentlicher Bedeutung, um die flexible Erbringung von Flugverkehrsdatendiensten auf grenzüberschreitender und unionsweiter Ebene zu ermöglichen. Daher sollten diese Daten den einschlägigen Interessenträgern zu fairen, angemessenen und nichtdiskriminierenden Bedingungen zur Verfügung gestellt werden. Die Genauigkeit der Informationen unter anderem über den Luftraumstatus und spezifische Luftverkehrssituationen und ihre rechtzeitige Weitergabe an zivile und militärische Kontrollstellen wirken sich direkt auf die Sicherheit und die Effizienz des Flugbetriebs, einschließlich der Umwelteffizienz von Flügen, aus. Rechtzeitiger Zugang zu aktuellen Informationen über den Luftraumstatus ist entscheidend für alle Parteien, die die zum Zeitpunkt der Einreichung oder erneuten Einreichung ihres Flugplans verfügbaren Luftraumstrukturen nutzen wollen.

(22) Das Leistungssystem und die Gebührenregelung sollten den effizienten, nachhaltigen und kontinuierlichen Betrieb des europäischen ATM-Systems gewährleisten und zielen darauf ab, Flugsicherungsdienste, die zu anderen als Marktbedingungen erbracht werden, kosteneffizienter zu machen und eine bessere Qualität der Dienste zu fördern. Zu diesem Zweck sollten sie einschlägige und geeignete Anreize enthalten. Im Hinblick auf dieses Ziel sollte das Leistungssystem nicht für Dienste gelten, die gemäß dieser Verordnung in Auftrag gegeben werden. Das Leistungssystem sollte alle Flugsicherungsdienste abdecken, die ein benannter Anbieter von Flugverkehrsdiensten erbringt oder die von anderen Diensteanbietern in Auftrag gegeben werden, auch wenn der betreffende Anbieter Flugsicherungsdienste und Flugverkehrsdienste erbringt.

(22a) Ein Leistungsüberprüfungsgremium kann benannt werden, um die Kommission und die nationalen Aufsichtsbehörden bei der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelungen zu beraten und zu unterstützen.

(23)

(24) ☞ [...] ☞

(25) Angesichts der grenzüberschreitenden und netzbezogenen Aspekte, die mit der Erbringung von ☞ [...] ☞ ☞ Flugsicherungsdiensten ☞ verbunden sind, ☞ [...] ☞ ☞ sollte die Streckenflugleistung ☞ anhand unionsweiter Leistungsziele ☞ [...] ☞ ☞ bewertet werden ☞. ☞ [...] ☞

☞ (25a) ☞ Angesichts ihrer Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten ☞ [...] ☞ sollten die ☞ Mitgliedstaaten und ihre ☞ nationalen Aufsichtsbehörden für die ☞ [...] ☞ ☞ Ausarbeitung und Annahme der Entwürfe ☞ der Leistungspläne und Leistungsziele ☞ [...] ☞ zuständig sein. ☞ [...] ☞ ☞ Diese Pläne sollten sich insbesondere auf die Beiträge des/der benannten Anbieters/Anbieter von Flugverkehrsdiensten im Zusammenhang mit allen Flugsicherungsdiensten, die diese Diensteanbieter erbringen oder in Auftrag geben, stützen. Die Kommission sollte für die Bewertung dieser Pläne zuständig sein. Die nationalen Aufsichtsbehörden sollten auch dafür zuständig sein, die Leistung der Anbieter von Flugverkehrsdiensten zu überwachen und gegebenenfalls Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. ☞

(26) Um so weit wie möglich sicherzustellen, dass die gesetzten Ziele wirksam erreicht werden, sollten die Entwürfe der Leistungspläne ☞ [...] ☞ ☞ in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz Leistungsziele ☞ für den Streckenflug ☞, die ☞ ☞ [...] ☞ mit den ☞ [...] ☞ unionsweiten Leistungszielen in Einklang stehen ☞, und Leistungsziele für den An- und Abflug enthalten, wobei den lokalen Gegebenheiten und den Interdependenzen zwischen den wesentlichen Leistungsbereichen und der Sicherheit Rechnung zu tragen ist, ☞ und bestimmte Qualitätskriterien erfüllen. ☞ [...] ☞

(27) Die ☞ [...] ☞ ☞ Leistung des Netzes ☞ sollte unter Berücksichtigung ☞ [...] ☞ ☞ seiner ☞ Besonderheiten ☞ [...] ☞ spezifischen Kriterien unterliegen. ☞ [...] ☞ ☞ Das Netz sollte ☞ in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz Leistungszielen unterliegen.

- (28) Die Gebührenregelung sollte auf dem Grundsatz beruhen, dass die Luftraumnutzer die ↻ nicht anderweitig abgedeckten ↻ Kosten für die Erbringung der ↻ [...] ↻ ↻ ihnen oder zu ihren Gunsten bereitgestellten ↻ Dienste tragen sollten ↻ [...] ↻. Die Kosten ↻, die ↻ im Zusammenhang mit ↻ der Erbringung von Flugsicherungsdiensten durch die nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, einschließlich der zuständigen nationalen Behörden und der nationalen Aufsichtsbehörden, sowie EUROCONTROL und den ↻ ↻ [...] ↻ ↻ Netzmanager ↻ entstehen, können ↻ ↻ [...] ↻ in die festgestellten Kosten einbezogen werden, die den Luftraumnutzern in Rechnung gestellt werden können. Die Gebühren sollten so gestaltet sein, dass eine sichere, effiziente, wirksame und nachhaltige Erbringung von Flugsicherungsdiensten mit Blick auf ein hohes Sicherheitsniveau, Kosteneffizienz sowie die Erfüllung der Leistungsziele unterstützt ↻ werden ↻ und ↻ die ↻ ↻ [...] ↻ Verringerung der Umweltauswirkungen der Luftfahrt ↻ gefördert wird ↻ ↻ [...] ↻.
- (29) ↻ [...] ↻ Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, eine Differenzierung der Gebühren ↻ [...] ↻ ↻ vorzusehen ↻, um bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus die Umweltleistung und die Qualität der Dienste zu verbessern, insbesondere durch die verstärkte Nutzung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe, eine höhere Kapazität und geringere Verspätungen. ↻ [...] ↻ ↻ Die Kommission sollte eine Durchführbarkeitsstudie über die Auswirkungen der Differenzierung der Gebühren auf den Luftverkehr und die Interessenträger sowie über den Beitrag dieser Differenzierung zur Verwirklichung der Ziele des einheitlichen europäischen Luftraums durchführen. ↻
- (30) ↻ [...] ↻
- ↻ (30a) Mechanismen wie die Verlängerung, die Aussetzung eines laufenden Bezugszeitraums oder die Anpassung von Leistungszielen in einem Bezugszeitraum sollten eingerichtet werden, um unvorhersehbaren und signifikanten Ereignissen Rechnung zu tragen, die materielle Auswirkungen auf die Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung haben, wenn eine erhebliche Abweichung von den Verkehrsprognosen festzustellen ist. ↻
- ↻ (30b) Unbeschadet des Verfahrens nach Artikel 258 AEUV sollte die Kommission überprüfen, ob die Mitgliedstaaten die Anforderungen im Rahmen des Leistungssystems und der Gebührenregelung erfüllen, und sie kann gegebenenfalls eine Stellungnahme dazu abgeben, ob diese Anforderungen erfüllt wurden. ↻
- (31) Es sollten Vorkehrungen getroffen werden, um sicherzustellen, dass die Rechnungslegung der Anbieter von Flugsicherungsdiensten transparent ist, um Quersubventionierungen und daraus resultierende Verzerrungen zu verhindern.

(32) Die ☞ [...] ☺ Netzfunktionen sollten zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems beitragen und die Verwirklichung der unionsweiten Leistungsziele unterstützen. Sie sollten eine nachhaltige, effiziente und ökologisch optimale Nutzung des Luftraums und knapper Ressourcen ☞ [...] ☺ ☞ erleichtern ☺, den operativen Erfordernissen beim Aufbau der europäischen ATM-Netzinfrastruktur Rechnung tragen und im Falle von Netzkrisensituationen Unterstützung leisten.

☞ (32a) ☺ ☞ [...] ☺ ☞ Eine Reihe von Netzfunktionen, wie etwa die Verkehrsflussregelung, müssen zentral von einer einzigen Stelle koordiniert werden, um die von den Mitgliedstaaten und den zuständigen am Betrieb Beteiligten getroffenen Maßnahmen zu unterstützen. Daher sollte eine ☺ Reihe von Aufgaben, die zur Wahrnehmung dieser Funktionen beitragen, ☞ [...] ☺ von einem Netzmanager ausgeführt werden, in dessen Tätigkeit alle am Betrieb Beteiligten einbezogen werden sollten. ☞ Die besonderen Aufgaben des Netzmanagers sollten in dieser Verordnung festgelegt werden. Der Netzmanager sollte von der Kommission ernannt werden. Die Kommission sollte EUROCONTROL – in Anbetracht der großen Erfahrung jener Organisation im Bereich der Luftfahrt – oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle mit der Ausübung dieser Aufgaben betrauen. ☺

(33) [...] Die am Betrieb Beteiligten, die Netzfunktionen auf lokaler und operativer Ebene umsetzen müssen, sowie die Mitgliedstaaten sollten umfassend in die Umsetzung dieser Funktionen und in den Entscheidungsprozess einbezogen werden. Dementsprechend sollte der Netzmanager im Wege einer kooperativen Entscheidungsfindung Maßnahmen treffen, die insbesondere auf die Konsultation der am Betrieb Beteiligten und der Mitgliedstaaten sowie auf detaillierte Arbeitsregelungen und -verfahren für den Betrieb gestützt sind. Bei dieser kooperativen Entscheidungsfindung sollte dem Interesse des Netzes – unbeschadet der Sicherheits- und Verteidigungsbedürfnisse – so weit wie möglich Vorrang eingeräumt werden, und es sollte so verfahren werden, dass möglichst Probleme gelöst werden und ein Konsens gefunden wird. Darüber hinaus sollte ein Netzmanagementgremium eingerichtet werden, das eine angemessene Vertretung der Interessen aller an der Wahrnehmung dieser Funktionen beteiligten Akteure sicherstellt, um eine angemessene Governance im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Netzfunktionen zu gewährleisten. Unbeschadet der Konsultation des Netzmanagementgremiums zu regulatorischen oder strategischen Entscheidungen wie der Billigung des Netzstrategieplans sollten die im Wege der kooperativen Entscheidungsfindung und vom Netzmanagementgremium angenommenen Maßnahmen operativer oder technischer Art sein und den täglichen Betrieb des Netzes im Einklang mit den Zielen dieser Verordnung gewährleisten. Die Entscheidungsbefugnisse des Netzmanagers und des Netzmanagementgremiums sowie die Tragweite der kooperativen Entscheidungsfindung sollten klar definiert werden. Rechtsakte, die im Rahmen von Netzfunktionen erlassen werden, sollten gegebenenfalls gemäß den im Vertrag festgelegten Bedingungen gerichtlich überprüft werden können.

(34) [...]

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 11
(angepasst)

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 10

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 12

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 14

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 5

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 13

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 15

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 19

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 20

~~Die Nutzergebühren sollten die Einrichtungen und Dienste, die von Flugsicherungsorganisationen und Mitgliedstaaten bereitgestellt werden, abgelten. Die Höhe der Nutzergebühren sollte unter Berücksichtigung der Ziele der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten stehen.~~

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 21

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 22

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 23

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 24

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 25

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 26

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 27

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 8

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 13

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

↓ neu

↻ Rat

(35) ↻ [...] ↻

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 16

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 17

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 18

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 9

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 10

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

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 30

(angepasst)

⇒ neu

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

↓ neu

→ Rat

- (37) Die sichere und effiziente Nutzung des Luftraums kann nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den zivilen und den militärischen Luftraumnutzern erreicht werden, was in der Praxis im Wesentlichen auf der Grundlage des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung und einer wirksamen Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Stellen gemäß den Vorgaben der ICAO erfolgt. Um die einheitliche Anwendung dieses Konzepts zu gewährleisten, [...] sollte die Kommission [...] ermächtigt werden, [...] innerhalb der Grenzen der gemeinsamen Verkehrspolitik und unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für ihren jeweiligen Luftraum Durchführungsrechtsakte zu erlassen.
- (38) Das SESAR-Projekt zielt darauf ab, durch die Modernisierung des europäischen und globalen ATM-Systems die sichere, effiziente und ökologisch nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs zu ermöglichen. Damit es seine volle Wirksamkeit entfalten kann, sollte eine angemessene Koordinierung zwischen den einzelnen Phasen des Projekts sichergestellt werden. Der europäische ATM-Masterplan sollte aus der SESAR-Definitionsphase hervorgehen und zur Erreichung der unionsweit geltenden Leistungsziele beitragen.
- (39) Das Konzept der gemeinsamen Vorhaben sollte darauf abzielen, die im europäischen ATM-Masterplan genannten wesentlichen betrieblichen Änderungen, die sich auf das gesamte Netz auswirken, zeitgerecht, koordiniert und synchronisiert umzusetzen. Die Kommission sollte mit der Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse in Bezug auf die Finanzierung beauftragt werden, um die Einführung des SESAR-Projekts zu beschleunigen.
- (40) Durch die Einhaltung der Anforderungen an ATM-Systeme und -Komponenten gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 sollte die Interoperabilität dieser Systeme und Komponenten zugunsten des einheitlichen europäischen Luftraums gewährleistet werden.

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 11

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 12

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 14

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 15

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 16

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 17

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 18

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 7

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 25

~~Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹ beschlossen werden.~~

¹ ~~ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 26
(angepasst)

~~Artikel 8 Absatz 2 der Standardgeschäftsordnung¹ für gemäß Artikel 7 Absatz 1 des Beschlusses 1999/468/EG eingerichtete Ausschüsse stellt eine Standardregelung dar, der zufolge der Ausschussvorsitzende beschließen kann, Dritte zur Teilnahme an Sitzungen des Ausschusses einzuladen. Der Vorsitzende des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum sollte gegebenenfalls Vertreter von Eurocontrol einladen, als Beobachter oder Sachverständige an Sitzungen teilzunehmen.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 18

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 12

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 13

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

¹ ~~ABl. C 38 vom 6.2.2001, S. 3.~~

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 14

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 15
(angepasst)

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 16

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 8

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 9

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

↓ 550/2004 Erwägungsgrund 28

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 19

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 21

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

↓ 551/2004 Erwägungsgrund 19

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

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 22

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

↓ neu

→ Rat

(41) → [...] ↻

(42) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, insbesondere im Hinblick auf die → [...] ↻ → Benennung des PRB, die ↻ Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung → [...] ↻ → – einschließlich der ↻ Festlegung unionsweiter Leistungsziele –, → [...] ↻ die Kriterien und Verfahren für die Bewertung der Entwürfe der Leistungspläne und Leistungsziele von Anbietern von Luftverkehrsdiensten und Netzmanagern, → die Bewertung und Billigung der Leistungspläne, ↻ die Überwachung der Leistung, die Bestimmungen über die Bereitstellung von Informationen über Kosten und Gebühren, den Inhalt und die Festlegung der Kostengrundlage für die Gebühren und die Festsetzung der Gebührensätze für Flugsicherungsdienste, die Anreizmechanismen und die Risikoteilungsmechanismen, → die Regeln für die Wahrnehmung der Netzfunktionen, für ↻ die Benennung des Netzmanagers und die Bedingungen für eine solche Benennung → [...] ↻ → sowie ↻ die Aufgaben des Netzmanagers, → für das Netzverwaltungsgremium, für die kooperative Entscheidungsfindung ↻ und die → [...] ↻ → Netzgovernance ↻ -Mechanismen, → [...] ↻ die Anforderungen an die Verfügbarkeit von Betriebsdaten, → [...] ↻ die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung, die Festlegung gemeinsamer Vorhaben und der in diesem Rahmen anwendbaren Governance-Mechanismen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ ausgeübt werden. → Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so sollte die Kommission den Entwurf des Durchführungsrechtsakts nicht annehmen. ↻

¹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

↓ 1070/2009 Erwägungsgrund 11
(angepasst)
↻ Rat

- (43) Die ↻ [...] ↻ Sozial- bzw. Berufsverbände ↻ sollten besser ↻ [...] ↻ zu allen vorgeschlagenen ↻ Maßnahmen, die merkliche soziale ↻ , technologische und die menschliche Dimension oder die Leistung betreffende ↻ Auswirkungen haben, informiert und dazu angehört werden. Auf ↻ Gemeinschaftsebene ↻ Unionsebene ↻ ↻ [...] ↻ ↻ sollten ↻ auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission¹ eingesetzt wurde, ↻ und die Expertengruppe für die menschliche Dimension ↻ gehört werden.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 20
(angepasst)
↻ Rat

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

↻ (44b) Diese Verordnung sollte die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, Maßnahmen anzuwenden, die zur Wahrung wesentlicher sicherheits- oder verteidigungspolitischer Interessen erforderlich sind. Ferner lässt sie die Befugnis der Mitgliedstaaten, Vorschriften in Bezug auf die Organisation ihrer Streitkräfte zu erlassen, unberührt. Diese Befugnis kann dazu führen, dass die Mitgliedstaaten Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass ihren Streitkräften ausreichender Luftraum für angemessene Ausbildungs- und Schulungszwecke zur Verfügung steht. Daher sollte dafür gesorgt werden, dass mit einer Schutzklausel die Ausübung dieser Befugnis ermöglicht wird. ↻

↓ neu
↻ Rat

(45) ↻ [...] ↻

¹ ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

↓ 549/2004 Erwägungsgrund 24
(angepasst)

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

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

~~Ziel~~ ☒ ~~Gegenstand~~ ☒ und Anwendungsbereich

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
(angepasst)
☞ Rat

(2) Die Anwendung dieser Verordnung ~~und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ lässt die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und die Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen nach Maßgabe des Artikels ~~44~~ ~~13~~ unberührt. Diese Verordnung ~~und die in Artikel 3 genannten Maßnahmen erstrecken~~ ☒ erstreckt ☒ sich nicht auf militärische Einsätze oder militärische Übungen. ☞ **Die Koordinierung mit den Militärbehörden wird sichergestellt, um potenzielle Auswirkungen der Anwendung dieser Verordnung auf militärische Aktivitäten zu ermitteln und zu bewältigen.** ☞

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 3
(angepasst)

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

~~KAPITEL I~~

~~ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN~~

~~Artikel 1~~

~~Ziel und Geltungsbereich~~

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

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

~~KAPITEL I~~

~~ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN~~

~~Artikel 1~~

~~Ziel und Geltungsbereich~~

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

~~(2) Der Luftraum ist so zu nutzen, dass die Erbringung von Flugsicherungsdiensten als kohärentes und konsistentes Ganzes gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)¹ unterstützt wird.~~

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

¹ ~~Siehe Seite 10 dieses Amtsblatts.~~

↓ 551/2004

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 1

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

↓ neu

↻ Rat

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↓ 549/2004 (angepasst)

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

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

↓ neu
⇒ Rat

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

⇒ [...] ☒

↓ 549/2004 (angepasst)
⇒ neu
⇒ Rat

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
Buchstabe b
⇒ neu
⇒ Rat

~~(9)~~⁽¹⁰⁾ „Flugverkehrsmanagement (ATM)“ bezeichnet die Zusammenfassung der bordseitigen und bodenseitigen Funktionen **⇒ ⇒ [...] ☒ ⇒ und ☒ Dienste ☒** (Flugverkehrsdienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung **⇒ , einschließlich Gestaltung der Flugverfahren☒**), die für die sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen in allen Betriebsphasen erforderlich sind.

↓ 549/2004

↻ Rat

↻ Council

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

~~(11)(6)~~ „Luftraumblock“ bezeichnet einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen in Raum und Zeit, ↻ der aus einem oder mehreren Luftraumstrukturen besteht und ↻ in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden.

~~(12)(7)~~ „Luftraummanagement“ bezeichnet eine Planungs ↻ - und Überwachungs ↻ funktion, 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 ↻ [...] ↻ ↻ optimieren ↻ .

↓ neu

↻ Rat

~~(13)~~ „Luftraumstruktur“ bezeichnet einen spezifischen Luftraumabschnitt, der mit dem Ziel festgelegt wird, den sicheren und optimalen Betrieb ↻ [...] ↻ ↻ des Flugverkehrsmanagements ↻ zu gewährleisten.

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

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
Buchstabe g

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

↓ 549/2004

⇒ neu

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

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

↓ neu

⇒ Rat

(18) „Basiswert“ bezeichnet einen ⇒ [...] ☹ ⇒ **Wert** ☹, der für die Zwecke der Festlegung von Leistungszielen und ⇒ [...] ☹ ⇒ unter Zugrundelegung der tatsächlichen ☹ Kosten oder ⇒ [...] ☹ ⇒ der tatsächlichen ☹ Kosten je Leistungseinheit im Jahr vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums ⇒ [...] ☹ ⇒ geschätzt ☹ wird.

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

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

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
Buchstabe d
☉ Rat

☉ [...] ☉

☉ (21) „Zulassung/Zeugnis“ bezeichnet eine Zulassung/ein Zeugnis im Sinne des Artikels 3 Nummer 12 der Verordnung (EU) 2018/1139. ☉

↓ neu
☉ Rat

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

↓ 549/2004

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

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

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

↓ neu
☉ Rat

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

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

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

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

↓ neu
⇒ Rat

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

⇒ [...]

(30) „Streckengebührenzone“ bezeichnet einen vom Boden bis einschließlich zum oberen Luftraum reichenden Luftraumabschnitt, in dem Streckenflugsicherungsdienste erbracht werden und für den eine einzige Kostengrundlage ⇒ [...] und ein einziger Gebührensatz gelten.

↓ 549/2004 (angepasst)
⦿ Rat

~~(31)(20)~~ „⦿ [...] ⦿ ⦿ EUROCONTROL ⦿“ bezeichnet die Europäische Organisation für Flugsicherung die Sicherung der Luftfahrt, die durch das Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960¹ gegründet wurde.

~~(32)(17)~~ „Europäisches Flugverkehrsmanagementnetz“ bezeichnet die Gesamtheit der in Anhang I VIII Nummer 3.1 der Verordnung (EU) 2018/1139 (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)² ⦿ [...] ⦿ ⦿ **genannten** ⦿ Systeme, die die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der ~~Gemeinschaft~~ Union ermöglichen; darin eingeschlossen sind die Schnittstellen an Grenzen zu Drittländern.

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

~~(33)(13a)~~ „ Europäischer ATM-Masterplan“ bezeichnet den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates³ ⦿ [...] ⦿ ⦿ [...] ⦿ vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) gebilligten Plan in der geänderten Fassung .

¹ Übereinkommen geändert durch das Änderungsprotokoll vom 12. Februar 1981 und revidiert durch das Protokoll vom 27. Juni 1997.

² Siehe Seite 33 dieses Amtsblatts.

³ ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

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

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

↓ 549/2004
☉ Rat

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
Buchstabe g
☉ Rat

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

☉ (35b) „Funktionaler Luftraumblock“ bezeichnet einen nach betrieblichen Anforderungen und ungeachtet des Verlaufs von Staatsgrenzen festgelegten Luftraumblock, in dem die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die damit zusammenhängenden Funktionen leistungsbezogen und optimiert sind, um in jedem funktionalen Luftraumblock eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Flugsicherungsorganisationen und gegebenenfalls einem integrierten Anbieter einzuführen. ☉

☉ (35c) „Gestaltung der Flugverfahren“ bezeichnet alle für die Gestaltung eines Instrumentenflugverfahrens relevanten Aufgaben. ☉

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 2
Buchstabe h

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

↓ 549/2004 (angepasst)

⇒ neu

⇒ Rat

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

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

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

(38)~~(29)~~ „[...]“ Wetterdienste für die Flugsicherung (MET) “ bezeichnet die Einrichtungen und Dienste, die die Luftfahrt [...] die für die Navigation erforderlichen Wettervorhersagen, Warnhinweisen, Wettermeldungen Wetterbriefings und Wetterbeobachtungen sowie [...] anderen [...] sonstigen Wetterinformationen und -daten [...] zur Verfügung stellen , die von Staaten für Luftfahrtzwecke bereitgestellt werden.

↓ neu
→ Rat

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

(40) „nationale Aufsichtsbehörde“ bezeichnet die nationale Stelle bzw. nationalen Stellen, die von einem Mitgliedstaat mit den Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung betraut wurde(n), [...].

↓ 549/2004
→ Rat

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

↓ neu
→ Rat

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

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

⇒ (43a) „Netzbetriebsplan (NOP)“ bezeichnet einen im Weg eines Prozesses der kooperativen Entscheidungsfindung aufgestellten Plan zur Umsetzung der Ziele der Netzfunktionen auf operativer Ebene und zur Leistung eines Beitrags zu den Leistungszielen;

43b. „Netzstrategieplan (NSP)“ bezeichnet einen im Wege eines Prozesses der kooperativen Entscheidungsfindung aufgestellten Plan, der als Richtschnur für die langfristige Entwicklung des Netzes dient;

43c. „Operationeller Luftverkehr“ bezeichnet alle Flüge, die nicht den für den allgemeinen Luftverkehr festgelegten Bestimmungen entsprechen und für die von den zuständigen nationalen Behörden Vorschriften und Verfahren vorgegeben wurden; ⌚

↓ 549/2004 (angepasst)

⇒ neu

⇒ Rat

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

⇒ „Am Betrieb Beteiligte“ bezeichnet bezeichnet die zivilen und militärischen Luftraumnutzer, die zivilen und militärischen Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie die Flughafenbetreiber. ⌚

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

↓ neu

⇒ Rat

(45) „Leistungsplan“ bezeichnet einen Plan, der ⇒ [...] ⌚ abzielt, die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen zu verbessern.

↓ 549/2004

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

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

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

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

↓ neu

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

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

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

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

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

↓ 549/2004

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

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

↓ neu
↻ Rat

↻ [...] ↻

(56) „An- und Abfluggebührenzone“ bezeichnet einen Flughafen oder eine Gruppe von Flughäfen im Hoheitsgebiet eines ↻ [...] ↻ oder mehrerer Mitgliedstaaten ↻, an denen Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug erbracht werden und für die eine einzige Kostengrundlage ↻ [...] ↻ und ein einziger Gebührensatz gelten ↻.

↓ 549/2004

☉ Rat

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

☉ *Artikel 2a*

Funktionale Luftraumblocke

(1) Die Mitgliedstaaten können einen funktionalen Luftraumblock einrichten, um eine bessere Zusammenarbeit und Koordinierung zu entwickeln und damit die Leistungsfähigkeit des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums zu fördern. Unbeschadet des Artikels 5 Absätze 3 bis 5a dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten ihre Verpflichtungen aus den Artikeln 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b und 17 dieser Verordnung und den auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsbestimmungen auf der Ebene des funktionalen Luftraumblocks ganz oder teilweise gemeinsam erfüllen.

(2) Gegebenenfalls kann sich die Zusammenarbeit auch auf Drittländer erstrecken, die an funktionalen Luftraumblocken teilnehmen.

(4) Die Festlegung funktionaler Luftraumblocke erfolgt im Wege einer internationalen Vereinbarung zwischen den betroffenen Mitgliedstaaten und – gegebenenfalls – Drittländern, die für einen Teil des von dem funktionalen Luftraumblock abgedeckten Luftraums zuständig sind. Die Vereinbarung und die Auflistung der Verpflichtungen, die die Mitgliedstaaten gemeinsam erfüllen möchten, werden der Kommission mitgeteilt. ☉

↓ 549/2004

~~Artikel 3~~

Tätigkeitsbereiche der Gemeinschaft

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

~~a) der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum (Luftraum-Verordnung)¹;~~

~~b) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)² und~~

~~e) der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (Interoperabilitäts-Verordnung)³~~

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

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 3
(angepasst)
⇒ neu

KAPITEL II

⊗ NATIONALE AUFSICHTSBEHÖRDEN ⊗

Artikel ~~34~~

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

~~1 Siehe Seite 20 dieses Amtsblatts.
2 Siehe Seite 10 dieses Amtsblatts.
3 Siehe Seite 26 dieses Amtsblatts.~~

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

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 3

⇒ neu

⇒ Council

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

↓ neu

⇒ Rat

⇒ Council

(3) [..]

Die [..] Die nationale Aufsichtsbehörde muss [..] von jedem Anbieter von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf Organisation, Hierarchie und Beschlussfassung – insbesondere durch die Vermeidung von Interessenkonflikten mit den betreffenden Diensteanbietern – unabhängig sein. Diese Unabhängigkeit schließt nicht aus, dass die genannte Behörde Teil des gleichen öffentlichen Dienstes oder gleichen öffentlichen Stelle oder Behörde ist.

(4) Die Mitgliedstaaten können [...] Behörden einrichten, die entweder für mehrere regulierte Wirtschaftszweige oder für mehrere Regulierungsbereiche im Verkehrssektor zuständig sind, sofern diese integrierten Regulierungsstellen die in diesem Artikel genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllen. Die nationale Aufsichtsbehörde kann [...] mit anderen öffentlichen Behörden – insbesondere mit der in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates¹ genannten nationalen Wettbewerbsbehörde, der zuständigen nationalen Behörde oder gegebenenfalls einer nationalen Verkehrsbehörde – organisatorisch verbunden sein, sofern die dadurch eingerichtete gemeinsame Stelle die in diesem Artikel genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 3

[...]

↓ neu

→ Rat

[...]

[...]

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 3

⇒ neu

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

↓ neu

⇒ [...] ⇄

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1

(angepasst)

⇒ Rat

Artikel ~~42~~

Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden

(1) Die **⇒ [...] ⇄** nationale Aufsichtsbehörde nimmt die ihr nach dieser Verordnung und nach den auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakten zugewiesenen Aufgaben wahr, insbesondere die Folgenden: **⇄ gewährleisten eine angemessene Beaufsichtigung bei der Anwendung dieser Verordnung, insbesondere hinsichtlich des sicheren und effizienten Betriebs von Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit dem Luftraum erbringen, für den der Mitgliedstaat zuständig ist, der die betreffende Behörde benannt oder errichtet hat.**

↓ neu

⇒ Rat

a) **⇒ [...] ⇄** Überprüfung der Einhaltung und Erfüllung der in Artikel 7 Absatz 1a Buchstabe b und Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe d aufgeführten nationalen Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen durch die Diensteanbieter **⇄ [...] ⇄** ;

- ⇒ c) Bewertung und Billigung des festgesetzten Preises für die Bereitstellung des CIS gemäß Artikel 9; Ⓞ
- ⇒ d) Ausarbeitung des Entwurfs des Leistungsplans einschließlich der Festlegung von Kriterien für die Zuweisung von Kosten und Vorgabe von Leistungszielen, Überwachung der Leistung und Festlegung der Gebührenregelung gemäß den Artikeln 10 bis 13b, 17 und 19 bis 22 und den in den Artikeln 18 und 23 genannten Durchführungsrechtsakten und im Rahmen dieser Bestimmungen; Ⓞ
- ⇒ e) Überwachung der Anwendung der Verordnung in Bezug auf die Transparenz der Rechnungslegung der benannten Anbieter von Flugsicherungsdiensten gemäß Artikel 25 sowie Prüfung oder Überprüfung und Billigung der Finanzdaten gemäß Artikel 25 Absatz 4. Ⓞ

⇒ [...] Ⓞ

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

~~(3)(2) Zu diesem Zweck veranlasst jede nationale Aufsichtsbehörde~~ führt ~~– in~~ Zusammenarbeit mit der nationalen zuständigen Behörde, falls es sich um eine andere Stelle handelt ~~–~~ die erforderlichen ~~Überwachungstätigkeiten, gegebenenfalls einschließlich~~ geeignete Inspektionen ~~⇒~~ ~~[...]~~ ~~und~~ Audits ~~[...]~~ ~~–~~ durch, um etwaige ~~[...]~~ ~~Fälle von Nichteinhaltung~~ seitens der dieser Verordnung unterliegenden Stellen gegen die Anforderungen dieser Verordnung sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen ~~[...]~~ Durchführungsrechtsakte festzustellen. ~~– und Erhebungen, um die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung zu überprüfen, einschließlich der Anforderungen an die personellen Mittel für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten.~~ ~~Bei Nichteinhaltung entscheiden die nationalen Aufsichtsbehörden über Abhilfemaßnahmen und setzen diese durch.~~ Ⓞ

⇒ [...] Ⓞ

Die betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten, Flughafenbetreiber und CIS-Anbieter [...] halten [...] alle von den nationalen Aufsichtsbehörden in diesem Zusammenhang getroffenen [...] Durchsetzungsmaßnahmen ein. Bei grenzüberschreitenden Diensten kann der betreffende Mitgliedstaat oder seine nationale Aufsichtsbehörde den Mitgliedstaat, in dem der Diensteanbieter niedergelassen ist oder seinen Hauptgeschäftssitz hat, oder die nationale Aufsichtsbehörde dieses Mitgliedstaats ersuchen, ihn bzw. sie bei der Bewältigung etwaiger Durchsetzungsschwierigkeiten zu unterstützen. Beide Mitgliedstaaten oder ihre nationalen Aufsichtsbehörden sind bestrebt, zu diesem Zweck zusammenzuarbeiten.

↓ neu
→ Rat

Artikel 5

Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden

(1) Die nationalen Aufsichtsbehörden tauschen gegebenenfalls Informationen aus [...], insbesondere Informationen über ihre Arbeit und ihren Entscheidungsfindungsprozess, bewährte Vorgehensweisen und Verfahren sowie über die Anwendung dieser Verordnung. Zu diesem Zweck können die nationalen Aufsichtsbehörden sich an einem regelmäßig zu Sitzungen zusammentretenden Netz beteiligen und in diesem Netz zusammenarbeiten.

(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden arbeiten, [...], insbesondere im Fall der Bereitstellung von grenzüberschreitenden Diensten und der Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten in einem unter die Zuständigkeit eines anderen Mitgliedstaats fallenden Luftraum, im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei Überwachungs- und Aufsichtsaufgaben sowie bei der Durchführung von Untersuchungen und Umfragen zusammen.

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

~~(3) Im Falle funktionaler Luftraumblöcke, die sich über einen [...] Im Falle einer Erbringung von Flugsicherungsdiensten in einem Luftraum, für den – insbesondere in Bezug auf funktionale Luftraumblöcke – zwei oder mehr als ein Mitgliedstaat Mitgliedstaaten zuständig ist sind, schließen die betroffenen Mitgliedstaaten oder ihre Behörden gegebenenfalls eine Vereinbarung über die von ihnen gemäß dieser Verordnung durchzuführende Aufsicht über die betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten. in diesem Artikel vorgesehene Beaufsichtigung der Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit diesen funktionalen Luftraumblöcken erbringen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1

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

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1

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

↓ neu
↻ Rat
↻ Council

(4) Im Fall einer Erbringung von Flugsicherungsdiensten in einem Luftraum, für den ein anderer Mitgliedstaat zuständig ist, sehen die in Absatz 3 genannten Vereinbarungen für ↻ [...] ↻ jeden der Mitgliedstaaten oder ihre ↻ Behörden die gegenseitige Anerkennung der in dieser Verordnung festgelegten ↻ [...] ↻ Tätigkeiten ↻ sowie der Ergebnisse dieser Tätigkeiten vor. Sie legen ferner fest, welche nationale Aufsichtsbehörde für ↻ [...] ↻ die ↻ in Artikel ↻ [...] ↻ 4 Absatz 1 genannten Aufgaben ↻ zuständig ist.

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

~~(5)~~ Wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist und im Hinblick auf die regionale Zusammenarbeit können die nationalen Aufsichtsbehörden auch ~~Regelungen~~ Vereinbarungen über betreffend die Aufteilung der Zuständigkeiten für die Aufsichtstätigkeit treffen. ⇒ ↻ [...] ↻ ⇐ ↻

(5a) Die in diesem Artikel genannten Vereinbarungen werden der Kommission mitgeteilt. ↻

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1

~~Artikel 3~~

~~Qualifizierte Stellen~~

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

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

~~Artikel 10~~

~~Anhörung der Beteiligten~~

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

↓ 550/2004 (angepasst)

KAPITEL III

~~REGELN FÜR DIE ERBRINGUNG VON DIENSTEN~~

↓ 550/2004 (angepasst)

☉ Rat

~~Artikel 6~~

~~Gemeinsame Anforderungen~~

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

~~technische und betriebliche Fähigkeiten und Eignung;~~

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

~~Meldesysteme;~~

~~Qualität der Dienste;~~

~~Finanzkraft;~~

~~Haftung und Versicherungsschutz;~~

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

~~Personal, einschließlich einer angemessenen Personalplanung;~~

~~Sicherheit.~~

Artikel ~~67~~

⊗ ↻ [...] ⌂ ↻ Erbringung von Diensten durch ⌂ Anbieter von Flugsicherungsdiensten ⊗

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

↓ 550/2004

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

↓ neu

↻ Rat

↻ [...] ⌂

(2) ↻ Unbeschadet des Artikels 7, des Artikels 7a und des Artikels 8 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung sind ⌂ Stellen, die ↻ [...] ⌂ ↻ die Anforderungen der Artikel 40 und ⌂ 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 ↻ [...] ⌂ ↻ und der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllen, ⌂ berechtigt,

☞ [...] ☞ zu nichtdiskriminierenden Bedingungen Flugsicherungsdienste für Luftraumnutzer ☞ in der Union ☞ zu erbringen.

☞ (2a) Hat ein Mitgliedstaat einem Anbieter von Flugsicherungsdiensten eine Ausnahme von der Anforderung einer Zulassung/eines Zeugnisses gemäß Artikel 41 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 gewährt, so kann dieser Mitgliedstaat diesem Diensteanbieter ungeachtet des Absatzes 2 gestatten, in dem unter seiner Zuständigkeit stehenden Teil des Luftraums, für den diese Ausnahme gewährt wurde, unter Einhaltung der in jenem Artikel festgelegten Bedingungen Flugsicherungsdienste zu erbringen. ☞

(3) ☞ [...] ☞ ☞ Ungeachtet des Absatzes 2 können die Mitgliedstaaten in dem gesamten unter ihrer Zuständigkeit stehenden Luftraum oder in einem Teil davon die Erbringung von in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Flugsicherungsdiensten durch das Militär ohne Zulassung/Zeugnis und/oder Anwendung der gesamten vorliegenden Verordnung oder von Teilen davon gestatten. In diesen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über diese Entscheidung. Die Erbringung der betreffenden Dienste erfolgt nach den in Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten Bedingungen. ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

↓ 550/2004

~~(3) Die nationalen Aufsichtsbehörden erteilen den Flugsicherungsorganisationen Zeugnisse, sofern diese die in Artikel 6 genannten gemeinsamen Anforderungen erfüllen. Zeugnisse können einzeln für jede Kategorie von Flugsicherungsdiensten gemäß der Definition in Artikel 2 der Rahmenverordnung oder für ein Bündel solcher Dienste erteilt werden; dies gilt auch für die Fälle, in denen eine Flugsicherungsorganisation ungeachtet ihres rechtlichen Status ihre eigenen Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme betreibt und instand hält. Die Zeugnisse werden regelmäßig überprüft.~~

~~(4) In den Zeugnissen sind die Rechte und Pflichten der Flugsicherungsorganisationen anzugeben, einschließlich des diskriminierungsfreien Zugangs zu Diensten für Luftraumnutzer, unter besonderer Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts. Die Zertifizierung kann lediglich an die in Anhang II genannten Bedingungen geknüpft werden. Die Bedingungen müssen sachlich gerechtfertigt, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein.~~

~~(5) Unbeschadet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im gesamten ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum oder einem Teil davon ohne Zertifizierung zulassen, wenn der Erbringer dieser Dienste diese in erster Linie für Luftfahrzeugbewegungen außerhalb des allgemeinen Flugverkehrs anbietet. In diesen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über seine Entscheidung und über die Maßnahmen, die zur Sicherstellung einer größtmöglichen Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen getroffen wurden.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 3

~~(7) Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen und der an die Zeugnisse geknüpften Bedingungen. Die Einzelheiten dieser Überwachung werden in die jährlichen Berichte aufgenommen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Rahmenverordnung vorlegen. Stellt eine nationale Aufsichtsbehörde fest, dass der Inhaber eines Zeugnisses diese Anforderungen oder Bedingungen nicht mehr erfüllt, so trifft sie unter Gewährleistung der Aufrechterhaltung der Dienste geeignete Maßnahmen unter der Bedingung, dass dadurch die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird. Diese Maßnahmen können den Entzug des Zeugnisses einschließen.~~

↓ 550/2004

~~(8) Ein Mitgliedstaat erkennt das in einem anderen Mitgliedstaat gemäß diesem Artikel erteilte Zeugnis an.~~

~~(9) Unter außergewöhnlichen Umständen können die Mitgliedstaaten den Zeitpunkt, zu dem sie diesem Artikel nachkommen, über die in Artikel 19 Absatz 2 genannte Frist hinaus um sechs Monate verschieben. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission eine derartige Verlängerung unter Angabe der Gründe mit.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 4

⇒ neu

⇒ Rat

Artikel 7~~8~~

Benennung von ~~Dienstleistern für~~ Anbietern von Flugverkehrsdiensten

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf Ausschließlichkeitsbasis innerhalb bestimmter Luftraumblöcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich. Hierzu benennen die Mitgliedstaaten ~~einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste, der im Besitz eines in der Gemeinschaft gültigen Zeugnisses ist.~~ ⇒ einzeln oder gemeinsam einen oder mehrere Anbieter von Flugverkehrsdiensten. ⇒ Die Mitgliedstaaten verfügen bei der Benennung von Anbietern von Flugverkehrsdiensten über einen Ermessensspielraum, sofern der/die Anbieter von Flugverkehrsdiensten die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen erfüllt/erfüllen. ☹

⇒ (1a) ☹ Die Anbieter von Flugverkehrsdiensten müssen folgende ⇒ kumulative ☹ Bedingungen erfüllen: ⇐

↓ neu

⇒ Rat

- a) Sie ⇒ [...] ☹ ⇒ verfügen ☹ über eine ⇒ [...] ☹ Zulassung/ein ⇒ [...] ☹ Zeugnis ⇒ [...] ☹ gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 ⇒ [...] ☹ ⇒ oder über eine gültige Erklärung nach Artikel 41 Absatz 5 jener Verordnung, es sei denn, sie sind gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c jener Verordnung von der Zertifizierungsanforderung befreit ☹;
- b) ⇒ [...] ☹ ⇒ sie erfüllen ☹ die Anforderungen der nationalen Sicherheit und Verteidigung ⇒ [...] ☹ ⇒ ; ☹
- ⇒ c) ihr Hauptgeschäftssitz befindet sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, und

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

⇒ [...] ◂

⇒ Abweichend von den Buchstaben c und d kann ein Mitgliedstaat einen Anbieter von Flugverkehrsdiensten benennen, der seinen Hauptgeschäftssitz in einem Drittland hat und/oder die Bedingung nach Buchstabe d nicht erfüllt, um Flugverkehrsdienste in einem begrenzten Teil des Luftraums, für den dieser Mitgliedstaat zuständig ist, zu erbringen, sofern dieser Teil des Luftraums an einen Luftraum angrenzt, für den dieses Drittland zuständig ist. ◂

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 4
(angepasst)
⇒ neu
⇒ Rat

~~(2) In Bezug auf die Erbringung grenzübergreifender Dienste sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Einhaltung des vorliegenden Artikels sowie von Artikel 10 Absatz 3 nicht dadurch verhindert wird, dass ihre innerstaatlichen Rechtssysteme vorschreiben, dass Dienstleister für Flugverkehrsdienste, die Dienste im Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betreffenden Mitgliedstaats erbringen, ⇒ Die Benennung der Anbieter von Flugverkehrsdiensten darf nicht an Bedingungen geknüpft sein, wonach diese Anbieter ⇐~~

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

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

c) nur Einrichtungen in ~~diesem~~ ☒ dem benennenden ☒ Mitgliedstaat nutzen dürfen

⇒ [...] ◂ ⇒ ◂

⇒ sofern die Anwendung dieser Bedingungen eine ungerechtfertigte Einschränkung der Dienstleistungs- oder der Niederlassungsfreiheit bewirkt. ◂

(3) Die Mitgliedstaaten legen die Rechte und Pflichten der benannten ~~⇨~~ ~~⇨~~ [...] ~~⇨~~ ~~⇨~~ gemäß diesem Artikel ~~⇨~~ ~~⇨~~ benannten ~~⇨~~ ~~⇨~~ Dienstleister für Anbieter von Flugverkehrsdiensten fest. ~~⇨~~ [...] ~~⇨~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 4

⇨ Rat

~~(4) Es liegt im Ermessen der Mitgliedstaaten, einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste auszuwählen, sofern dieser die in den Artikeln 6 und 7 genannten Anforderungen und Bedingungen erfüllt.~~

~~(5) In Bezug auf funktionale Luftraumblocks, die nach Artikel 9a festgelegt wurden und sich über den Luftraum im Zuständigkeitsbereich mehrerer Mitgliedstaaten erstrecken, benennen die betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 dieses Artikels spätestens einen Monat vor der Umsetzung des Luftraumblocks gemeinsam einen oder mehrere Dienstleister für Flugverkehrsdienste.~~

~~(4)(6)~~. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle im Rahmen dieses Artikels getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Benennung von Dienstleistern für Anbietern von Flugverkehrsdiensten innerhalb bestimmter Luftraumblocks in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.

⇨ Artikel 7a

Benennung von MET-Anbietern

(1) Die Mitgliedstaaten können einzeln oder gemeinsam einen MET-Anbieter auf Ausschließlichkeitsgrundlage in Bezug auf den gesamten ihrer Zuständigkeit unterliegenden Luftraum oder einen Teil davon benennen, wobei Sicherheitserwägungen Rechnung getragen wird.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über jede auf der Grundlage dieses Artikels getroffene Entscheidung.

Artikel 7b

Beziehungen zwischen Anbietern von Flugsicherungsdiensten

(1) Anbieter von Flugsicherungsdiensten können die Dienste anderer Diensteanbieter in Anspruch nehmen, die im Besitz einer Zulassung/eines Zeugnisses gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 oder einer gültigen Erklärung gemäß Artikel 41 Absatz 5 jener Verordnung sind, es sei denn, sie sind von der Zertifizierungsanforderung gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c jener Verordnung ausgenommen. Die betreffende Zusammenarbeit erfolgt gegebenenfalls im Einklang mit Artikel 8 der vorliegenden Verordnung.

Für gemäß Artikel 7 benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten und für gemäß Artikel 7a benannte MET-Anbieter muss die betreffende Zusammenarbeit von den betreffenden Mitgliedstaaten genehmigt werden.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 formalisieren die Anbieter von Flugsicherungsdiensten ihre Arbeitsbeziehungen durch schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Vereinbarungen, in denen die spezifischen Pflichten – gegebenenfalls einschließlich finanzieller Regelungen – und die von jedem Anbieter wahrgenommenen Funktionen festgelegt werden. Diese Vereinbarungen werden der/den betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde/n übermittelt.

Für gemäß Artikel 7 benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten und für gemäß Artikel 7a benannte MET-Anbieter müssen die Bestimmungen dieser Vereinbarung von dem betreffenden Mitgliedstaat genehmigt werden. ☹

↕ neu

☞ Rat

Artikel 8

Bedingungen für die Erbringung von CNS-, AIS-, ADS-, ☞ und ☹ MET- ☞ Diensten ☹ sowie ☞ für die Erbringung ☹ von Flugverkehrsdiensten für ☞ [...] ☹ ☞ Anflug- und Flugplatzkontrolle ☹

(1) ☞ [...] ☹ ☞ Unbeschadet der vom benennenden Staat gemäß Artikel 7 Absatz 3 festgelegten Rechte und Pflichten ☹ können die ☞ benannten ☹ Anbieter von Flugverkehrsdiensten beschließen, CNS-, AIS-, ☞ oder ☹ ADS- ☞ [...] ☹ Dienste ☞ [...] ☹ in Auftrag zu geben.

☞ (1a) Außer in den Fällen, in denen Mitgliedstaaten einen MET-Anbieter gemäß Artikel 7a benannt haben, können die Mitgliedstaaten Anbietern von Flugverkehrsdiensten gestatten, MET-Dienste zu erbringen. ☞

☞ (1b) ☞ [...] ☞ Die ☞ Mitgliedstaaten ☞ können ☞ den Flughafenbetreibern ☞ oder einer Gruppe von Flughafenbetreibern gestatten, Flugverkehrsdienste ☞ für die Flugplatzkontrolle ☞ [...] ☞ und/oder Fluverkehrsdienste für die Anflugkontrolle ☞ in Auftrag zu geben.

☞ [...] ☞ In diesem Fall müssen die Ausschreibungsspezifikationen einschließlich der Anforderungen an die Dienstqualität von den Mitgliedstaaten genehmigt werden. Die Mitgliedstaaten benennen den Diensteanbieter, der als Ergebnis des in diesem Absatz genannten Vergabeverfahrens ausgewählt worden ist. ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

(4) Ein Anbieter von CNS-, AIS-, ADS-, MET- oder von Flugverkehrsdiensten für ☞ [...] ☞ ☞ die Flugplatzkontrolle oder die Anflugkontrolle ☞ kann nur dann für die Erbringung von Diensten in einem Mitgliedstaat ☞ als Ergebnis eines Vergabeverfahrens nach Absatz 1, 1a oder 1b ☞ ausgewählt ☞ – und gegebenenfalls benannt – ☞ werden, wenn ☞ er die folgenden kumulativen Bedingungen erfüllt: ☞

- a) ☞ [...] ☞ ☞ Er verfügt über eine Zulassung/ein Zeugnis gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 oder eine gültige Erklärung gemäß Artikel 41 Absatz 5 jener Verordnung, es sei denn, er ist gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c jener Verordnung von der Zertifizierungsanforderung befreit; ☞
- b) er ☞ hat ☞ seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ☞ [...] ☞ ;
- c) Mitgliedstaaten oder Staatsangehörige von Mitgliedstaaten ☞ sind ☞ zu mehr als 50 % am Eigentum des Diensteanbieters beteiligt ☞ [...] ☞ und ☞ kontrollieren ☞ es tatsächlich ☞ [...] ☞ , entweder unmittelbar oder mittelbar über ein oder mehrere zwischengeschaltete Unternehmen, sofern nicht ein Abkommen mit einem Drittstaat, dem die Union als Vertragspartei angehört, etwas anderes bestimmt;
- d) der Diensteanbieter ☞ erfüllt ☞ die nationalen Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen ☞ [...] ☞ .

☞ Abweichend von den Buchstaben b und c kann jeder Anbieter globaler Satellitendienste, dem vor der Annahme dieser Verordnung eine Zulassung/ein Zeugnis gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 für die Erbringung von Diensten innerhalb der Union erteilt wurde, auch dann für die Erbringung solcher Dienste in der Union ausgewählt werden, wenn er die in den Buchstaben b und c dargelegten Bedingungen nicht erfüllt. ☹

(5) Die Artikel ☞ [...] ☹ ☞ 13, 13a, 13b und 17 sowie die diese Artikel betreffenden Durchführungsbestimmungen, die auf der Grundlage des Artikels 18 erlassen werden, ☹ gelten nicht für die ☞ von ausgewählten MET-Anbietern erbrachten Wetterdienste oder für die ☹ Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die nach einem ☞ [...] ☹ gemäß den Absätzen 1a und 1b ☞ durchgeführten Vergabeverfahren ☹ benannt wurden. ☞ [...] ☹ ☞ Die betreffenden ☹ Anbieter von Flugverkehrsdiensten ☞ [...] ☹ stellen der nationalen Aufsichtsbehörde und der ☞ [...] ☹ ☞ Kommission ☹ zu Überwachungszwecken ☞ relevante ☹ Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten in den ☞ in Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a aufgeführten ☹ wesentlichen Leistungsbereichen ☞ [...] ☹ ☞ und im Sicherheitsbereich ☹ zur Verfügung.

☞ [...] ☹

Artikel 9

Erbringung gemeinsamer Informationsdienste

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

(2) ☞ [...] ☹ ☞ Die CIS-Anbieter müssen die folgenden kumulativen Anforderungen erfüllen:

a) Sie erfüllen die nationalen Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen,

b) sie haben ihren Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, und

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

(3) [...] Die Kosten, auf denen der Preis für die CIS beruht, werden getrennt von allen anderen Tätigkeiten des betreffenden Betreibers dargelegt und [...] der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde zugänglich gemacht [...].

[...] Werden CIS auf Ausschließlichkeitsgrundlage erbracht, so verlangen die Mitgliedstaaten, dass der Preis für die CIS auf den festen und variablen Kosten für die Erbringung des betreffenden Dienstes beruht und/oder zusätzlich einen Aufschlag enthält, der das Risiko-Rendite-Verhältnis angemessen widerspiegelt.

(4) Der vom CIS-Anbieter festgelegte Preis unterliegt der Prüfung und Billigung durch die betreffende nationale Aufsichtsbehörde [...] Der Preis für diese Dienste wird öffentlich zugänglich gemacht.

(5) Die für den sicheren Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge im U-Space-Luftraum erforderlichen Daten werden unbeschadet der nationalen Interessen in Bezug auf Sicherheit, öffentliche Ordnung und Verteidigungspolitik von den Anbietern von Flugsicherungsdiensten diskriminierungsfrei zugänglich gemacht. Die CIS-Anbieter nutzen diese Daten nur für die operativen Zwecke der von ihnen erbrachten Dienste.

Die Preise für den Zugang zu diesen Daten basieren auf den [...] zusätzlichen Kosten für die Bereitstellung der Daten und auf den Kosten für die Generierung der Daten, sofern letztere nicht unter Artikel 20 fallen und sofern nicht von den Mitgliedstaaten andere Finanzmittel zur Deckung dieser Kosten verwendet werden.

Artikel 9a

Zugang zu Betriebsdaten für den allgemeinen Luftverkehr und deren Verfügbarkeit

(1) Im Hinblick auf den allgemeinen Luftverkehr müssen relevante Betriebsdaten von allen Anbietern von Flugsicherungsdiensten, Luftraumnutzern, Flughäfen und dem Netzmanager unbeschadet nationaler Interessen in Bezug auf Sicherheit, öffentliche Ordnung oder Verteidigungspolitik in Echtzeit und diskriminierungsfrei verfügbar gemacht werden, auch grenzüberschreitend und auf Unionsebene. Diese Verfügbarkeit muss zertifizierten oder aufgrund einer Erklärung zugelassenen Anbietern von Flugsicherungsdiensten, mit Sicherheits- oder Verteidigungstätigkeiten betrauten militärischen Stellen, militärischen Anbietern von Flugsicherungsdiensten, Luftraumnutzern und Flughäfen sowie dem Netzmanager zugutekommen. Die Daten dürfen nur für betriebliche Zwecke verwendet werden.


(3) Der Zugang zu den in Absatz 1 genannten einschlägigen Betriebsdaten wird den für Sicherheit, öffentliche Ordnung und Verteidigung zuständigen Behörden, den nationalen Aufsichtsbehörden, den zuständigen nationalen Behörden, dem Netzmanager und der Agentur gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 kostenlos gewährt.

(4) Die Kommission legt nach dem in Artikel 37 Absatz 3 genannten Prüfverfahren die unter diesen Artikel fallenden spezifischen Betriebsdaten und die technischen Einzelheiten dieser Bereitstellung von Daten fest.

Artikel 9b

Leistungsüberprüfungsgremium

(1) Gemäß dem in Artikel 37 Absatz 3 genannten Prüfverfahren kann die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts ein unabhängiges und unparteiisches Leistungsüberprüfungsgremium (PRB) benennen. Das PRB hat keine Regelungsfunktion oder sonstige Entscheidungsbefugnisse. Die Rolle des PRB beschränkt sich darauf, die Kommission und die nationalen Aufsichtsbehörden auf Anfrage zu beraten und zu unterstützen, insbesondere in Bezug auf die Erhebung, Prüfung, Validierung und Verbreitung einschlägiger Daten sowie die Umsetzung des Leistungssystems gemäß den Artikeln 10 bis 18 und der Gebührenregelung gemäß den Artikeln 19 bis 23. Die Kommission und die nationalen Aufsichtsbehörden bleiben für die Erfüllung ihrer Aufgaben und Pflichten im Rahmen dieser Verordnung verantwortlich. Die Kommission überwacht die ordnungsgemäße Ausführung der Aufgaben des PRB.

(2) Beschließt die Kommission, ein PRB gemäß Absatz 1 zu benennen, so erlässt sie nach dem in Artikel 37 Absatz 3 genannten Prüfverfahren ausführliche Vorschriften, die insbesondere den Zeitraum der Benennung des PRB, die Zusammensetzung des PRB, das Auswahl- und Ernennungsverfahren sowie die Amtszeit der PRB-Mitglieder, gegebenenfalls einschließlich des PRB-Vorsitzes, die Vergütungen, Ausgaben und Kostenerstattungen für die PRB-Mitglieder, die Aufgaben des PRB im Einklang mit und innerhalb der Grenzen dieser Verordnung sowie die spezifischen Finanzierungsmodalitäten für die Tätigkeiten des PRB betreffen. 

↓ 550/2004

~~Artikel 9~~

~~Benennung von Dienstleistern für Wetterdienste~~

~~(1) Die Mitgliedstaaten können einen Dienstleister für Wetterdienste benennen, der die Gesamtheit oder einen Teil der Wetterdaten auf ausschließlicher Grundlage in Bezug auf die Gesamtheit oder einen Teil des Luftraums in ihrem Zuständigkeitsbereich bereitstellt; hierbei sind 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 Dienstleiters für Wetterdienste.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

(angepasst)

⇒ neu

⇒ Rat

Artikel ~~10~~

Leistungssystem

(1) Zur Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsdienste und ~~und des~~ ~~Netzmanagements~~ im einheitlichen europäischen Luftraum wird ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und ~~und~~ ~~Netzmanagement~~ ~~eingesetzt~~ ~~gemäß diesem~~ Artikel und den Artikeln 11 bis 18 angewandt. ~~Dieses umfasst:~~

(2) Das Leistungssystem wird über Bezugszeiträume umgesetzt, die mindestens ~~und~~ ~~drei~~ Jahre und höchstens fünf Jahre dauern. Das Leistungssystem umfasst:

a) ~~gemeinschaftswerte~~ ☒ unionsweit geltende ☒ Leistungsziele ☉ für Streckenflugsicherungsdienste ☉ ⇒ für jeden Bezugszeitraum ⇐ in den zentralen wesentlichen Leistungsbereichen der Sicherheit, der Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz,

b) ~~nationale Pläne~~ ☒ Leistungs☒pläne ~~oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke~~ einschließlich ⇒ verbindlichen ⇐ Leistungszielen, die Kohärenz mit den gemeinschaftswerten Leistungszielen gewährleisten ☉ und gegebenenfalls Anreizregelungen ☉ ⇒ in den unter Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen für jeden Bezugszeitraum ⇐; ~~und~~

c) periodische Überprüfung, Überwachung und Vergleich der Leistung ~~von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen~~ ⇒ in den ☉ unter Buchstabe a aufgeführten ☉ wesentlichen Leistungsbereichen ☉ [...] ☉ ☉ und unter Berücksichtigung der in Abstimmung mit der Agentur festgelegten relevanten Sicherheitsindikatoren ☉ ⇐.

☉ [...] ☉

~~(2) Nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren kann die Kommission Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle benennen, die als ‚Leistungsüberprüfungsgremium‘ tätig wird. Das Leistungsüberprüfungsgremium hat die Aufgabe, die Kommission in Absprache mit den nationalen Aufsichtsbehörden sowie die nationalen Aufsichtsbehörden auf Ersuchen bei der Anwendung des in Absatz 1 genannten Leistungssystems zu unterstützen. Die Kommission stellt sicher, dass das Leistungsüberprüfungsgremium bei der Durchführung der ihm von der Kommission übertragenen Aufgaben unabhängig handelt.~~

~~(3) a) Die gemeinschaftswerten Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz werden von der Kommission nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren angenommen, nachdem relevanten Hinweisen von nationalen Aufsichtsbehörden auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke Rechnung getragen wurde.~~

~~b) Die in Absatz 1 Buchstabe b genannten nationalen Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke werden von den nationalen Aufsichtsbehörden ausgearbeitet und von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen. Diese Pläne enthalten verbindliche nationale Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke sowie ein System von geeigneten Anreizen, wie es von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen wurde. Die Pläne werden in Absprache mit Flugsicherungsorganisationen, Vertretern von Luftraumnutzern sowie ggf. mit Flughafenbetreibern und Flughafenkoordinatoren erstellt.~~

- e) ~~Die Kohärenz der nationalen Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumböcke mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen wird von der Kommission anhand der in Absatz 6 Buchstabe d genannten Bewertungskriterien bewertet.~~
- ~~Falls die Kommission feststellt, dass eines oder mehrere nationale Leistungsziele oder Leistungsziele funktionaler Luftraumböcke die Bewertungskriterien nicht erfüllen, kann sie nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren beschließen, eine Empfehlung zu geben, dass die betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden überarbeitete Leistungsziele vorlegen. Der betreffende Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten nimmt/nehmen überarbeitete Leistungsziele sowie angemessene Maßnahmen an, von denen die Kommission rechtzeitig in Kenntnis gesetzt wird.~~
- ~~Wenn die Kommission zu dem Schluss kommt, dass die überarbeiteten Leistungsziele und die angemessenen Maßnahmen nicht adäquat sind, kann sie nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren beschließen, dass der betreffende Mitgliedstaat Behebungsmaßnahmen zu ergreifen hat.~~
- ~~Alternativ kann die Kommission, wenn sie dieses Vorgehen durch angemessene Nachweise untermauern kann, beschließen, die gemeinschaftsweiten Leistungsziele nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren einer Überprüfung zu unterziehen.~~
- d) ~~Der Bezugszeitraum für das in Absatz 1 genannte Leistungssystem beträgt mindestens drei Jahre und höchstens fünf Jahre. Während dieses Zeitraums wenden die Mitgliedstaaten und/oder die nationalen Aufsichtsbehörden in dem Fall, dass die nationalen Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumböcke nicht erreicht werden, die angemessenen Maßnahmen an, die sie festgelegt haben. Der erste Bezugszeitraum umfasst die ersten drei Jahre nach Annahme der Durchführungsvorschriften gemäß Absatz 6.~~
- e) ~~Die Kommission bewertet regelmäßig, ob die Leistungsziele erreicht werden, und übermittelt das Ergebnis dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum.~~
- (3) ~~Für das in Absatz 1 genannte Leistungssystem gelten folgende Verfahren [...]~~
 Das in den Absätzen 1 und 2 genannte Leistungssystem beruht auf :

a) die Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von einschlägigen Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzmanagement von allen einschlägigen Parteien, einschließlich der Flugsicherungsorganisationen/Anbieter von Flugsicherungsdiensten, der Luftraumnutzer, der Flughafenbetreiber, der nationalen Aufsichtsbehörden, der zuständigen nationalen Behörden und anderer nationaler Behörden, der Agentur, des Netzmanagers und von EUROCONTROL ;

↓ neu

↻ Rat

b) wesentlichen Leistungsindikatoren für die Festlegung von Zielen in den in Absatz 2 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen ;

c) Indikatoren für die Überwachung der Leistung in den in Absatz 2 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen und in Abstimmung mit der Agentur festgelegten relevanten Sicherheitsindikatoren ;

cc) einer Methode zur Berechnung der Aufschlüsselungswerte;

d) Grundsätzen zur Aufstellung von Leistungsplänen und Leistungszielen für Flugsicherungsdienste und für das Netzmanagement sowie dem Inhalte derartiger Pläne ;

e) der Bewertung der Leistungsplanentwürfe und -ziele für Flugsicherungsdienste und Netzmanagement ;

f) der Überwachung der Leistungspläne, einschließlich geeigneter Warnverfahren für die Überarbeitung der Leistungspläne und -ziele und die Überarbeitung der unionsweit geltenden Leistungsziele während eines Bezugszeitraums;

g) einem Leistungsvergleich zwischen Anbietern von Flugsicherungsdiensten (Benchmarking) , falls angezeigt ;

h) Anreizregelungen, einschließlich sowohl finanzieller Positivanreize als auch finanzieller Negativanreize, falls ein Anbieter von Flugverkehrsdiensten die einschlägigen verbindlichen Leistungsziele für Flugsicherungsdienste während des Bezugszeitraums übererfüllt oder verfehlt, es sei denn, diese Unter- oder Übererfüllung ist auf Gründe zurückzuführen, die außerhalb der Kontrolle des Anbieters von Flugverkehrsdiensten liegen;

i) Risikoteilungsmechanismen in Bezug auf Verkehr und Kosten;

j) Zeitplänen für die Festlegung von Zielen, die Bewertung der Leistungspläne und -ziele, die Überwachung und den Leistungsvergleich;

[...]

l) Mechanismen für den Umgang mit unvorhersehbaren und signifikanten Ereignissen, die wesentliche Auswirkungen auf die Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung haben.

(4) Bei der Festlegung der in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele, der Ausarbeitung und Bewertung von Leistungsplanentwürfen, einschließlich der Aufteilung der Kosten auf die Dienste, sowie bei der Überwachung und dem Leistungsvergleich der Flugsicherungsdienste und des Netzmanagements werden die Auswirkungen lokaler Gegebenheiten sowie die Faktoren berücksichtigt, die außerhalb der Kontrolle des Anbieters des Flugverkehrsdienstes und des Netzmanagers liegen.

Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele

(1) Nach dem in Artikel 37 Absatz 3 genannten Prüfverfahren und den Absätzen 2 und 3 des vorliegenden Artikels verabschiedet die Kommission für jeden Bezugszeitraum die unionsweit geltenden Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug in den in Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungszielen und legt die Dauer dieses Zeitraums fest. In Verbindung mit jenen unionsweit geltenden Leistungszielen kann die Kommission ergänzende Basiswerte, Warnschwellen, Aufschlüsselungswerte und Benchmark-Gruppen festlegen, um die Bewertung und Genehmigung der Leistungsplanentwürfe gemäß den Kriterien in Artikel 13 Absätze 3 und 3a und gemäß Artikel 13a zu ermöglichen.

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

a) sie müssen allmähliche Verbesserungen der umweltbezogenen, betrieblichen und wirtschaftlichen Leistung der Flugsicherungsdienste anstreben;

b) sie sind realistisch und während des betreffenden Bezugszeitraums erreichbar und , ermöglichen eine effiziente, nachhaltige und belastbare Erbringung von Flugsicherungsdiensten und fördern zugleich längerfristige technologische Entwicklungen;

c) sie berücksichtigen den wirtschaftlichen und operativen Kontext des Bezugszeitraums – einschließlich Verkehrsprognosen und Betriebsdaten – sowie die Wechselwirkungen zwischen den in Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen und der Notwendigkeit, die EU-Umweltziele zu erreichen;

d) sie tragen den in Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe c genannten Sicherheitsindikatoren Rechnung.

(3) Für die Zwecke der Vorbereitung ihrer Beschlüsse über unionsweit geltende Leistungsziele konsultiert die Kommission die nationalen Behörden, EUROCONTROL und die am Betrieb Beteiligten und holt von ihnen alle erforderlichen Beiträge ein; ferner kann sie die Stellungnahme des PRB einholen, sofern ein PRB gemäß Artikel 9b benannt wurde.

[...]

Artikel 13

Leistungspläne und Leistungsziele für [...] Flugsicherungsdienste

(1) Die [...] Mitgliedstaaten legen für jeden Bezugszeitraum [...] einzeln oder gemeinsam auf der Ebene der Luftraumblöcke einen Leistungsplanentwurf, wie er von der nationalen Aufsichtsbehörde ausgearbeitet wurde und gegebenenfalls mit Beiträgen anderer nationaler Behörden, auf der Grundlage insbesondere der Beiträge der benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten, für alle [...] Flugsicherungsdienste fest, die [...] die Anbieter erbringen und gegebenenfalls an andere Anbieter vergeben.

[...] Der Leistungsplanentwurf wird nach Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele und vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums angenommen. [...]

(1a) Vor Beginn jedes Bezugszeitraums legt jede nationale Aufsichtsbehörde die Kriterien fest, nach denen die gemeinsamen Kosten für Streckenflugsicherungsdienste und Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug unter Berücksichtigung des Grundsatzes des Kostenbezugs zwischen den beiden Kategorien von Diensten aufgeteilt werden. Sie nimmt diese Informationen in den Entwurf des Leistungsplans auf. Die nationale Aufsichtsbehörde stellt sicher, dass die Kostengrundlagen für Gebühren den betreffenden Kriterien und den Anforderungen des Artikels 20 entsprechen.

(1b) Für jeden Bezugszeitraum legt die nationale Aufsichtsbehörde in den wesentlichen Leistungsbereichen nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen übereinstimmen, und Leistungsziele für den An- und Abflug fest und nimmt diese Ziele in den Leistungsplanentwurf auf. In diesen Leistungsplanentwürfen werden der europäische ATM-Masterplan und die gegenseitige Abhängigkeit zwischen den in Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen und der Notwendigkeit, die relevanten EU-Sicherheitsanforderungen und EU-Umweltziele einzuhalten, berücksichtigt. [...]

(2) [...] Der Leistungsplanentwurf nach Absatz 1 [...] muss relevante Informationen, insbesondere Verkehrsprognosen und Betriebsdaten enthalten, die von EUROCONTROL, vom Netzmanager oder gegebenenfalls lokalen Quellen bereitgestellt werden.

☞ [...] ☞ ☞ Bei der Ausarbeitung der Leistungsplanentwürfe konsultiert die nationale Aufsichtsbehörde ☞ die Vertreter der Luftraumnutzer und gegebenenfalls militärische Stellen, Flughafenbetreiber und Flughafenkoordinatoren ☞ sowie die zuständige nationale Behörde, falls es sich bei der nationalen Aufsichtsbehörde und der zuständigen nationalen Behörde um zwei verschiedene Stellen handelt. Die ☞ Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte ☞ wird ☞ überprüft.

(3) ☞ [...] ☞ Die Übereinstimmung der ☞ in den Leistungsplanentwurf aufzunehmenden ☞ Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste mit den unionsweit geltenden Leistungszielen wird anhand ☞ [...] ☞ ☞ aller oder eines Teils der folgenden ☞ Kriterien festgestellt ☞, wobei lokalen Gegebenheiten und gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen den in Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe c aufgeführten wesentlichen Leistungsbereichen und der Sicherheit Rechnung getragen wird ☞ :

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

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

c) Vergleich des geplanten Leistungsniveaus des betreffenden Anbieters von Flugverkehrsdiensten ☞ [...] ☞ ☞ innerhalb ☞ der ☞ entsprechenden ☞ Benchmark-Gruppe ☞ [...] ☞ .

☞ Bei der Bewertung der Übereinstimmung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz werden die in Artikel 20 Absatz 3 Buchstaben b, d und e genannten Kosten nicht berücksichtigt. ☞

☞ (3a) ☞ Der ☞ festgelegte ☞ Leistungsplanentwurf muss zudem die folgenden Bedingungen erfüllen:

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

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

c) die Kostengrundlagen für Gebühren müssen Artikel 20 genügen.

[...]

(3b) Die festgelegten Leistungsplanentwürfe werden unbeschadet der Vertraulichkeit sensibler Informationen öffentlich zugänglich gemacht.

(5) [...] Die festgelegten Leistungsplanentwürfe werden der Kommission gemäß Artikel 13a zur Bewertung und Genehmigung vorgelegt.

[...]

[...]

Artikel 13a

Bewertung der Leistungsziele und Leistungspläne durch die Kommission

(1) Die Kommission bewertet die in Artikel 13 genannten Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste und festgelegten Leistungsplanentwürfe anhand der Kriterien und Bedingungen in [...] Artikel 13 Absätze 3 und 3a .

[...]

(2) Kann die Übereinstimmung der Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste mit den unionsweit geltenden Leistungszielen nicht anhand der in Artikel 13 Absatz 3 aufgeführten Kriterien festgestellt werden, so bewertet die Kommission unter Berücksichtigung der in den Leistungsplanentwürfen und Sicherheitserwägungen bereitgestellten Informationen, ob sich die Abweichung von diesen Kriterien durch lokale Gegebenheiten und/oder gegenseitige Abhängigkeiten zwischen wesentlichen Leistungsbereichen nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a rechtfertigen lässt. Ist dies der Fall, so gelten die Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste als den unionsweit geltenden Zielen entsprechend.

Die Kommission kann eine Abweichung der Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste von den unionsweit geltenden Leistungszielen in Bezug auf die Kosteneffizienz oder die wesentlichen Leistungsbereiche für Kapazität zulassen, wenn dies erforderlich ist, um die Übereinstimmung der Leistungsziele für diese Dienste mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt zu gewährleisten. Darüber hinaus sind Abweichungen zulässig, um die Einhaltung der relevanten EU-Sicherheitsanforderungen zu ermöglichen, die in der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten festgelegt sind.

(3) Stellt die Kommission fest, dass der festgelegte Leistungsplanentwurf die Kriterien und Bedingungen gemäß Artikel 13 Absätze 3 und 3a in Verbindung mit Absatz 2 des vorliegenden Artikels erfüllt, so genehmigt sie ihn nach dem in Artikel 37 Absatz 3 genannten Prüfverfahren.

(4) Stellt die Kommission fest, dass Zweifel an der Übereinstimmung des Leistungsplanentwurfs mit den Kriterien und Bedingungen gemäß Artikel 13 Absätze 3 und 3a in Verbindung mit Absatz 2 des vorliegenden Artikels bestehen, so leitet sie eine eingehende Prüfung dieses Leistungsplanentwurfs ein und fordert erforderlichenfalls zusätzliche Informationen von dem betreffenden Mitgliedstaat an.

(5) Stellt die Kommission nach der eingehenden Prüfung fest, dass der Leistungsplanentwurf die Kriterien und Bedingungen gemäß Artikel 13 Absätze 3 und 3a in Verbindung mit Absatz 2 des vorliegenden Artikels erfüllt, so genehmigt sie ihn nach dem in Artikel 37 Absatz 3 genannten Prüfverfahren.

Stellt die Kommission jedoch fest, dass der Entwurf des Leistungsplans nicht mit diesen Kriterien und Bedingungen im Einklang steht, so erlässt sie nach dem in Artikel 37 Absatz 3 genannten Prüfverfahren einen Beschluss, in dem die Korrekturmaßnahmen festgelegt sind, die der/die betreffende(n) Mitgliedstaat(en) zu ergreifen hat/haben.

Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission die Maßnahmen mit, die er aufgrund dieses Beschlusses getroffen hat, und übermittelt ihr Informationen, aus denen hervorgeht, dass diese Maßnahmen mit diesem Beschluss in Einklang stehen.

Stellt die Kommission fest, dass diese Maßnahmen ausreichen, um die Einhaltung ihres Beschlusses sicherzustellen, so teilt sie dies dem betreffenden Mitgliedstaat/den betreffenden Mitgliedstaaten mit und billigt den Leistungsplanentwurf nach dem in Artikel 37 Absatz 3 genannten Prüfverfahren.

Stellt die Kommission fest, dass diese Maßnahmen nicht ausreichen, um die Einhaltung des Beschlusses sicherzustellen, so teilt sie dies dem betreffenden Mitgliedstaat mit und ergreift gegebenenfalls Maßnahmen zur Behebung der Nichteinhaltung, unter anderem durch Maßnahmen gemäß Artikel 258 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

↓ neu

↻ Rat

↻ (6) Die von der Kommission gemäß diesem Artikel gebilligten Leistungsplanentwürfe werden von den betreffenden Mitgliedstaaten als endgültige Pläne festgelegt und – unbeschadet der Vertraulichkeit sensibler Informationen – öffentlich zugänglich gemacht. ⌂

↻ Artikel 13b

Leistungsüberwachung

(1) Die nationale Aufsichtsbehörde bewertet – in Zusammenarbeit mit der zuständigen nationalen Behörde, wenn es sich um eine andere Stelle handelt –, ob die in dem unter ihre Zuständigkeit fallenden Luftraum erbrachten Flugsicherungsdienste die Leistungsziele der gemäß Artikel 13a gebilligten Leistungspläne erfüllen, ob diese Pläne ordnungsgemäß umgesetzt werden und ob sie die positiven oder negativen Anreize, die sich aus den in Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe h genannten Regelungen ergeben, anwenden soll. ⌂

↻ (2) ⌂ Die ↻ [...] ⌂ ↻ nationale Aufsichtsbehörde ⌂ erstellt ↻ [...] ⌂ regelmäßige Berichte über die Überwachung der Leistung ↻ der von benannten Anbietern von Flugverkehrsdiensten erbrachten Flugsicherungsdienste und macht die Ergebnisse dieser Bewertungen – unbeschadet der Vertraulichkeit sensibler Informationen – öffentlich zugänglich. ⌂

☞ [...] ☞ Die benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten stellen die für eine derartige Überwachung erforderlichen Informationen und Daten bereit. Dies umfasst Informationen und Daten im Zusammenhang mit den tatsächlichen Kosten der erbrachten Dienste – und gegebenenfalls unbeschadet der Vertraulichkeit sensibler Informationen – sowie Daten im Zusammenhang mit den tatsächlichen Kosten der von anderen Anbietern erbrachten Dienste. ☞

☞ (2a) Werden die in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele nicht erreicht oder wird der Leistungsplan nicht ordnungsgemäß umgesetzt, so bewertet die nationale Aufsichtsbehörde, ob dies auf Sicherheitserwägungen oder externe Faktoren zurückzuführen ist, die außerhalb der Kontrolle des Anbieters von Flugverkehrsdiensten liegen. Insbesondere bewertet die nationale Aufsichtsbehörde die Folgen etwaiger nachteiliger Auswirkungen von Maßnahmen zur Verbesserung der allgemeinen Funktionsweise des Netzes auf die tatsächliche Leistung des Anbieters von Flugverkehrsdiensten. Kann die unzureichende Leistung nicht durch Sicherheitserwägungen oder externe Faktoren gerechtfertigt werden, so verlangt die nationale Aufsichtsbehörde, dass der Anbieter von Flugverkehrsdiensten Abhilfemaßnahmen ergreift. ☞

☞ (2b) Finanzielle Anreize und Negativanreize müssen der Verschlechterung des Dienstes Rechnung tragen und in einem angemessenen Verhältnis zum Ausmaß der Unterschiede zwischen den erbrachten Leistungen und den in den genehmigten Leistungsplänen festgelegten Leistungszielen stehen.

Finanzielle Anreize und Negativanreize dürfen nur dann angewandt werden, wenn die Übererfüllung oder Nichterfüllung der Leistung dem betreffenden Anbieter von Flugverkehrsdiensten zuzurechnen ist. Die Negativanreize dürfen nicht dergestalt sein, dass sie die finanzielle Tragfähigkeit dieses Anbieters von Flugverkehrsdiensten und die Sicherheit und Qualität der Leistungserbringung beeinträchtigen.

(3) Die Kommission bewertet regelmäßig, ob die unionsweit geltenden Leistungsziele insgesamt erreicht werden, und übermittelt das Ergebnis dem in Artikel 37 Absatz 1 genannten Ausschuss. ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

Artikel 16

Netzleistungsplan

(1) Der Netzmanager erstellt im Einklang mit der kooperativen Entscheidungsfindung gemäß Artikel 27 Absatz 7 für jeden Bezugszeitraum einen Netzleistungsplanentwurf [...].

Der Netzleistungsplanentwurf wird nach Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele und vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums erstellt. Er enthält Leistungsziele in den in Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz.

(2) Der Netzleistungsplanentwurf wird [...] der Kommission zur Bewertung und Annahme vorgelegt.

Die [...] Kommission [...] bewertet den Netzleistungsplanentwurf [...] auf der Grundlage der folgenden wesentlichen Kriterien [...]:

a) Berücksichtigung der im Laufe der Zeit erzielten Leistungsverbesserungen, und zwar für den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum und [...] für den Zeitraum, der den vorangegangenen Bezugszeitraum und den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum umfasst, und des Beitrags zu den unionsweit geltenden Leistungszielen;

b) Vollständigkeit und Konsistenz des Netzleistungsplanentwurfs in Bezug auf Daten und unterstützendes Material , einschließlich der zugrunde gelegten wesentliche Annahmen und Verkehrsprognosen.

(2b) Stellt die Kommission fest, dass der Netzleistungsplanentwurf vollständig ist und auf angemessene Leistungsverbesserungen hinweist, so nimmt sie den Netzleistungsplanentwurf als endgültigen Plan an. Andernfalls [...] fordert die Kommission den Netzmanager auf [...], einen überarbeiteten Netzleistungsplanentwurf vorzulegen.

Überarbeitung von Leistungszielen und Leistungsplänen während des Bezugszeitraums

(1) Sind aufgrund erheblich veränderter Umstände \Rightarrow oder Sicherheitserwägungen \ominus während eines Bezugszeitraums die unionsweit geltenden Leistungsziele nicht mehr angemessen und ist eine Überarbeitung \Rightarrow [...] \ominus \Rightarrow eines oder mehrerer \ominus Ziele erforderlich und verhältnismäßig, so überarbeitet die Kommission diese unionsweit geltenden Leistungsziele. Auf einen solchen Beschluss findet Artikel 11 Anwendung.

\Rightarrow [...] \ominus \Rightarrow Sind die Leistungsziele, die in den gemäß Artikel 13a Absatz 6 angenommenen Leistungsplänen enthalten sind, nach einer solchen \ominus Überarbeitung \Rightarrow [...] \ominus \Rightarrow nicht mehr mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar, so überarbeiten die Mitgliedstaaten diese Pläne in Bezug auf die betreffenden Leistungsziele. Auf die Überarbeitung dieser Pläne finden \ominus Artikel 13 und \Rightarrow [...] \ominus \Rightarrow 14 \ominus Anwendung \Rightarrow [...] \ominus . \Rightarrow Die Konsultation gemäß Artikel 13 Absatz 2 kann für die Zwecke dieses Unterabsatzes auf die Leistungsziele und Teile der Leistungsplanentwürfe beschränkt werden, die direkt oder indirekt von der Überarbeitung betroffen sind. \ominus

\Rightarrow [...] \ominus \Rightarrow Nach der Überarbeitung gemäß Absatz 1 erstellt der \ominus Netzmanager \Rightarrow [...] \ominus einen neuen Netzleistungsplanentwurf \Rightarrow [...] \ominus \Rightarrow . Auf die Annahme dieses neuen Plans findet \ominus Artikel 16 Anwendung \Rightarrow [...] \ominus .

(2) Der Beschluss über die überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele nach Absatz 1 enthält Übergangsbestimmungen für den Zeitraum, bis die \Rightarrow [...] \ominus \Rightarrow überarbeiteten \ominus endgültigen Leistungspläne Anwendung finden. \Rightarrow Die überarbeiteten unionsweit geltenden Ziele und die Übergangsbestimmungen gelten nicht rückwirkend. \ominus

\Rightarrow 2a. Im Falle einer Netzkrise, die die Erstellung zuverlässiger Verkehrsprognosen verhindert, können die Übergangsbestimmungen nach Absatz 2 die Aussetzung des Leistungssystems bis zum Vorliegen neuer zuverlässiger Prognosen einschließen. In diesem Fall legt die Kommission in dem in Absatz 1 genannten Beschluss die entsprechenden Bedingungen, einschließlich der erforderlichen Anpassungen der geltenden Gebühren, fest. \ominus

(3) \Rightarrow [...] \ominus \Rightarrow Die Mitgliedstaaten können \ominus ein oder mehrere Leistungsziele während eines Bezugszeitraums \Rightarrow [...] \ominus überarbeiten \Rightarrow [...] \ominus , wenn Warnschwellen erreicht werden oder wenn \Rightarrow [...] \ominus \Rightarrow nachgewiesen wird \ominus , dass die ursprünglichen Daten, Annahmen und Gründe, die den Leistungszielen zugrunde liegen, in erheblichem und dauerhaftem Umfang nicht mehr korrekt sind und dies auf Umstände zurückzuführen ist, die zum Zeitpunkt der Annahme des Leistungsplans nicht vorhersehbar waren.

➔ [...] Ⓞ

➔ In diesem Fall überarbeiten die Mitgliedstaaten die Leistungspläne in Bezug auf die betreffenden Ziele gemäß den in den Artikeln 13 und 13a festgelegten Verfahren. Die Konsultation gemäß Artikel 13 Absatz 2 kann für die Zwecke dieses Absatzes auf die Leistungsziele und Teile der Leistungspläne beschränkt werden, die direkt oder indirekt von der Überarbeitung betroffen sind. Ⓞ

Artikel 18

Anwendung des Leistungssystems

Für die Anwendung des Leistungssystems legt die Kommission ➔ im Wege von Durchführungsrechtsakten, die gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen werden, Ⓞ detaillierte Anforderungen und Verfahren für die Artikel 10 Absatz 3 sowie die Artikel 11, ➔ [...] Ⓞ 13, ➔ [...] Ⓞ ➔ 13a, 13b, Ⓞ 16 und 17 fest, insbesondere in Bezug auf die Ausarbeitung ➔, Bewertung, Genehmigung und Überarbeitung Ⓞ der Leistungsplanentwürfe, die Festlegung von Leistungszielen, ➔ [...] Ⓞ die Leistungsüberwachung ➔, die Methodik für den Leistungsvergleich, die Anreizregelungen, Ⓞ die Auferlegung von Korrekturmaßnahmen sowie die Zeitpläne für den Ablauf der Verfahren. ➔ [...] Ⓞ

↓ 1070/2009 Artikel 1

~~b) die Auswahl geeigneter wesentlicher Leistungsbereiche auf der Grundlage des ICAO-Dokuments Nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept“, die mit denen im Leistungsrahmen des ATM-Masterplans festgestellten Leistungsbereichen abgestimmt sind, einschließlich der Bereiche Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, und die gegebenenfalls an die besonderen Erfordernisse des einheitlichen europäischen Luftraums und an die einschlägigen Ziele für diese Bereiche angepasst sind, sowie die Festlegung einer Reihe von wesentlichen Leistungsindikatoren für die Leistungsmessung;~~

~~e) Erstellung gemeinschaftsweiter Leistungsziele, bei deren Festlegung Hinweisen von nationaler Ebene oder von der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke Rechnung getragen wird;~~

~~(6) In Bezug auf die Funktionsweise des Leistungssystems im Einzelnen erlässt die Kommission bis zum 4. Dezember 2011 und innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens im Hinblick auf die Einhaltung der in der vorliegenden Verordnung festgesetzten Fristen Durchführungsvorschriften nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren. In diesen Durchführungsvorschriften wird insbesondere Folgendes festgelegt:~~

- ~~e) Kriterien für die Erstellung der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumböcke durch die nationalen Aufsichtsbehörden, die die nationalen Leistungsziele oder die Leistungsziele funktionaler Luftraumböcke und das System von Anreizen enthalten. Für die Leistungspläne gilt Folgendes:
 - ~~i) sie beruhen auf den Geschäftsplänen der Flugsicherungsorganisationen;~~
 - ~~ii) sie behandeln alle Kostenbestandteile der nationalen Kostenbasis oder der Kostenbasis funktionaler Luftraumböcke;~~
 - ~~iii) sie enthalten verbindliche Leistungsziele, die mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen in Einklang stehen;~~
 - ~~d) Bewertung der nationalen Leistungsziele oder der Leistungsziele funktionaler Luftraumböcke auf der Grundlage der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumböcke; und~~~~
- ~~e) Überwachung der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumböcke, einschließlich geeigneter Warnverfahren; d) Kriterien, um zu bewerten, ob die nationalen Leistungsziele oder Leistungsziele funktionaler Luftraumböcke während des Bezugszeitraums mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen kohärent sind, und um Warnverfahren zu unterstützen;~~
- ~~e) allgemeine Grundsätze für die Erstellung des Systems von Anreizen durch die Mitgliedstaaten;~~
- ~~f) Grundsätze für die Anwendung eines Übergangsmechanismus, der für die Anpassung an das Funktionieren des Leistungssystems erforderlich ist und nicht länger als zwölf Monate nach der Annahme der Durchführungsbestimmungen angewandt wird.~~
- ~~b) der Bezugszeitraum und die Abstände für die Bewertung, ob die Leistungsziele erreicht werden, und die Festlegung neuer Ziele;~~
- ~~a) der Inhalt und der Zeitplan der in Absatz 4 genannten Verfahren;~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

~~(5) Bei der Einrichtung des Leistungssystems wird berücksichtigt, dass Streckendienste, Nahverkehrsbereichsdienste und Netzfunktionen unterschiedlich sind und entsprechend behandelt werden sollten, gegebenenfalls auch zum Zweck der Leistungsmessung.~~

↓ 550/2004 (angepasst)

~~KAPITEL III~~

~~GEBÜHRENREGELUNGEN~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 8

~~Artikel 14~~

~~Allgemeines~~

~~Die Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste leistet gemäß den Anforderungen der Artikel 15 und 16 einen Beitrag zu größerer Transparenz hinsichtlich der Festlegung, Auferlegung und Durchsetzung von Gebühren für Luftraumnutzer sowie zur Kosteneffizienz bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Effizienz der Flüge unter Aufrechterhaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus. Die Gebührenregelung muss mit Artikel 15 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 und mit dem Gebührensystem von Eurocontrol für Streckennavigationsgebühren in Einklang stehen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 9
(angepasst)

Artikel ~~1915~~

Grundsätze ☒ der Gebührenregelung ☒

↓ neu
☒ Rat

(1) Unbeschadet der Möglichkeit der Mitgliedstaaten, die Erbringung der unter diesen Artikel fallenden ☒ [...] ☒ Flugsicherungsdienste ☒ aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren, werden Gebühren für Flugsicherungsdienste ☒ gemäß Artikel 15 des Abkommens von Chicago, dem vorliegenden Artikel, den Artikeln 20 bis 22 und den auf der Grundlage von Artikel 23 erlassenen Durchführungsrechtsakten ☒ festgelegt, erhoben und den Luftraumnutzern auferlegt. ☒ Die Gebührenregelung gemäß diesem Artikel sowie den Artikeln 20 bis 22 muss mit dem von EUROCONTROL eingeführten Gebührensysteem für Streckengebühren, insbesondere mit den EUROCONTROL-Grundsätzen für die Festlegung der Kostengrundlage für Streckengebühren und die Berechnung der Gebührensätze, im Einklang stehen. ☒

(2) Die Gebühren basieren auf den Kosten, die den Anbietern von ☒ [...] ☒ Flugsicherungsdiensten im Zusammenhang mit der Erbringung von Diensten ☒ und Funktionen entstehen, die den Luftraumnutzern ☒ oder zu ihren Gunsten ☒ über feste Bezugszeiträume gemäß Artikel 10 Absatz 2 ☒ [...] ☒ bereitgestellt ☒ werden. Diese Kosten können ☒ [...] ☒ eine angemessene Rendite auf das Anlagevermögen enthalten.

(3) Die Gebühren fördern eine sichere, effiziente, wirksame und nachhaltige Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf ein hohes Sicherheitsniveau und auf Kosteneffizienz ☒ [...] ☒ , während die Umweltauswirkungen der Luftfahrt verringert werden.

☒ [...] ☒

(5) ☒ Von einem Anbieter von Flugsicherungsdiensten erzielte ☒ Einnahmen aus Gebühren, die den Luftraumnutzern nach diesem Artikel auferlegt werden, dürfen ☒ [...] ☒ ☒ weder ☒ zur Finanzierung von Diensten ☒ [...] ☒ , die ☒ dieser Anbieter von Flugsicherungsdiensten ☒ gemäß Artikel 8 unter Marktbedingungen ☒ [...] ☒ ☒ erbringt, noch zur Finanzierung anderer gewerblicher Tätigkeiten dieses Anbieters verwendet werden ☒ .

(6) Finanzdaten zu den festgestellten [...] und den tatsächlichen Kosten [...] benannter Anbieter von Flugverkehrsdiensten werden den nationalen Aufsichtsbehörden [...] gemeldet [...].

Artikel 20

Kostengrundlagen für Gebühren

(1) Die Kostengrundlagen für die Gebühren für Flugsicherungsdienste [...] umfassen die in den gemäß Artikel 13a Absatz 6 angenommenen Leistungsplänen festgelegten festgestellten Kosten der Erbringung dieser Dienste in der jeweiligen Streckengebührenzone bzw. An- und Abfluggebührenzone [...].

(2) Die in Absatz 1 genannten festgestellten Kosten umfassen die Kosten der entsprechenden Einrichtungen und Dienste, [...] Kapitalkosten und Abschreibungen von Vermögensgegenständen sowie die Kosten der Instandhaltung, des Betriebs, der Leitung [...] der Verwaltung und andere Personalkosten.

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

[...]

b) Kosten [...] im Zusammenhang mit der Aufsicht über Flugsicherungsdienste, [...] die den nationalen Aufsichtsbehörden, den zuständigen nationalen Behörden und anderen nationalen Behörden entstehen, [...] wenn der Mitgliedstaat dies beschließt;

c) Kosten, die den Anbietern von [...] Flugsicherungsdiensten im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten [...] entstehen, [...] wenn der Mitgliedstaat dies beschließt.

d) Kosten, die den Anbietern von Flugsicherungsdiensten im Zusammenhang mit Netzfunktionen, insbesondere bei der Zusammenarbeit mit dem Netzmanager, und im Zusammenhang mit anderen Funktionen, wie in Artikel 2 Nummer 9 beschrieben, entstehen.

e) Kosten, die sich aus dem Internationalen Übereinkommen von EUROCONTROL über die Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960 in der zuletzt geänderten Fassung ergeben, sofern der Mitgliedstaat dies beschließt.

(4) Die festgestellten Kosten umfassen nicht die Kosten von Sanktionen, die von Mitgliedstaaten [...] gemäß Artikel 42 auferlegt werden [...].

(5) ➔ [...] ☹ Kosten, die sowohl Streckenflugsicherungsdienste als auch Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug betreffen, werden ➔ [...] ☹ ➔ entsprechend den von der nationalen Aufsichtsbehörde gemäß Artikel 13 Absatz 1a festgelegten Kriterien ☹ aufgeteilt. ➔ Eine Quersubventionierung zwischen Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug ist nicht zulässig. ☹ Eine Quersubventionierung zwischen unterschiedlichen Flugsicherungsdiensten ➔ [...] ☹ ➔ innerhalb ☹ einer der beiden Kategorien ist nur bei Vorliegen objektiver Gründe und vorbehaltlich einer transparenten Ausweisung nach Artikel 25 Absatz 3 zulässig.

(6) Benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten übermitteln der ➔ [...] ☹ nationalen ➔ [...] ☹ ➔ Aufsichtsbehörde ☹ und der Kommission detaillierte Angaben zu ihrer Kostengrundlage. Zu diesem Zweck werden die Kosten ➔ [...] ☹ aufgeschlüsselt, wobei zwischen Personalkosten, anderen Betriebskosten als Personalkosten, Abschreibungskosten, Kapitalkosten, ➔ den in Artikel 20 Absatz 3 genannten Kosten ☹ ➔ [...] ☹ und außergewöhnlichen Kosten unterschieden wird.

Artikel 21

➔ [...] ☹ ➔ Gebührenzone und ☹ Gebührensätze

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

➔ (1a) Unbeschadet des Artikel 20 Absatz 5 Unterabsatz 1 legen die Mitgliedstaaten vor Beginn eines Bezugszeitraums die Gebührenzonen für Flugsicherungsdienste fest und geben die Anbieter von Flugverkehrsdiensten an, die in den Geltungsbereich jeder Gebührenzone fallen. Die Kommission legt im Wege eines Durchführungsrechtsakts, der nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 37 Absatz 3 erlassen wird, die Bedingungen fest, unter denen die Mitgliedstaaten während eines Bezugszeitraums eine An- und Abfluggebührenzone ändern oder eine neue An- und Abfluggebührenzone einrichten können. ☹

(3) Die Gebührensätze werden von den ➔ [...] ☹ ➔ Mitgliedstaaten ☹ festgelegt, ➔ [...] ☹ ➔ wobei die Kommission ☹ überprüft ➔ [...] ☹ , ➔ [...] ☹ ➔ ob ☹ sie Artikel 19, Artikel 20 und dem vorliegenden Artikel genügen. Stellt die ➔ [...] ☹ ➔ die Kommission ☹ fest, dass ein Gebührensatz diesen Anforderungen nicht genügt, so wird der Gebührensatz ➔ [...] ☹ ➔ vom ☹ betreffenden ➔ [...] ☹ ➔ Mitgliedstaat ☹ überprüft ➔ und gegebenenfalls geändert ☹ .

(4) ↻ [...] ⌂

Artikel 22

Festlegung von Gebühren

(1) Den Luftraumnutzern werden Gebühren für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu nichtdiskriminierenden Bedingungen auferlegt, wobei der relativen produktiven Kapazität der verschiedenen betroffenen Luftfahrzeugtypen Rechnung zu tragen ist. Bei den Gebühren, die verschiedenen Luftraumnutzern für die Nutzung desselben Dienstes auferlegt werden, darf nicht nach der Staatszugehörigkeit oder der Kategorie des Luftraumnutzers unterschieden werden.

(2) Die ↻ [...] ⌂ ↻ Streckengebühr ⌂ für die ↻ [...] ⌂ ↻ Flugsicherungsdienste ⌂ eines bestimmten Flugs in einer bestimmten Streckengebührenzone wird auf der Grundlage des für diese Streckengebührenzone festgesetzten Gebührensatzes und der Streckendienststeinheiten für diesen Flug berechnet. ↻ [...] ⌂

(3) Die ↻ [...] ⌂ ↻ An- und Abfluggebühr ⌂ für die Flugsicherungsdienste ↻ [...] ⌂ eines bestimmten Flugs in einer bestimmten An- und Abfluggebührenzone wird auf der Grundlage des für diese An- und Abfluggebührenzone festgesetzten Gebührensatzes und der An- und Abflugdienststeinheiten für diesen Flug berechnet. Für die Zwecke der Berechnung der ↻ [...] ⌂ ↻ An- und Abfluggebühr ⌂ werden Anflug und Abflug eines Fluges als ein einziger Flug angesehen. ↻ [...] ⌂

(4) Bestimmte Luftraumnutzer ↻ oder Flüge ⌂ , insbesondere ↻ solche, die ⌂ Leichtflugzeuge und Staatsluftfahrzeuge ↻ nutzen bzw. bei denen Leichtflugzeuge und Staatsluftfahrzeuge eingesetzt werden ⌂ , können von Flugsicherungsgebühren befreit werden, sofern die hierdurch entstehenden Kosten durch andere Mittel gedeckt und nicht an andere Luftraumnutzer weitergegeben werden.

(5) Die Gebühren ↻ [...] ⌂ ↻ können ⌂ so differenziert ↻ werden ⌂ , dass die Anbieter von ↻ Flugverkehrsdiensten ⌂ ↻ [...] ⌂ und Luftraumnutzer veranlasst werden, unter Beibehaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus und insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung des europäischen ATM-Masterplans Verbesserungen bei der Umweltleistung oder der Dienstqualität, unter anderem durch ↻ Nutzung der verfügbaren Strecke mit dem niedrigsten Kraftstoffverbrauch, ⌂ verstärkte Nutzung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe, Kapazitätserhöhungen, Abbau von Verspätungen und nachhaltige Entwicklung, zu fördern. Die Differenzierung besteht aus finanziellen Vor- oder Nachteilen und muss für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten aufkommensneutral sein.

☞ (5a) Die Kommission führt in Absprache mit den Mitgliedstaaten, Anbietern von Flugverkehrsdiensten und Luftraumnutzern eine Durchführbarkeitsstudie durch, die sich mit den Auswirkungen der Differenzierung der Gebühren auf den Luftverkehr und die Interessenträger, einschließlich Flugrouten, Kapazität, Flottenzusammensetzung und Kosten für die Luftraumnutzer, und mit den Mechanismen zur Gewährleistung der Aufkommensneutralität für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten befasst. In dieser Studie wird auch der Beitrag dieser Differenzierung zur Verwirklichung der in Artikel 1 Absatz 1 und in der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal genannten Ziele des einheitlichen europäischen Luftraums behandelt, wobei Aspekte der Wettbewerbsfähigkeit, bestehende Anreizregelungen und andere bekannte Alternativen zu berücksichtigen sind. Auf der Grundlage dieser Studie kann die Kommission Leitlinien annehmen, um es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, die Differenzierung der Gebühren auf freiwilliger Basis umzusetzen. ☹

Artikel 23

Anwendung der Gebührenregelung

Für die Anwendung der Gebührenregelung legt die Kommission ☞ im Wege von Durchführungsrechtsakten, die gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen werden, ☹ detaillierte Anforderungen und Verfahren für die Artikel 19, 20, 21 und 22 fest, insbesondere in Bezug auf die Kostengrundlagen und die festgestellten Kosten, die Festlegung von Gebührensätzen ☞ [...] ☹ und Risikoteilungsmechanismen sowie die Differenzierung von Gebühren. ☞ [...] ☹

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 9

~~a) Die auf die Luftraumnutzer aufzuteilenden Kosten sind die festgestellten Kosten der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, einschließlich einer angemessenen Verzinsung von Anlageinvestitionen und Abschreibung von Vermögensgegenständen, sowie die Kosten der Instandhaltung, des Betriebs, der Leitung und der Verwaltung. Die festgestellten Kosten sind die Kosten, die von den Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene oder auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke entweder zu Beginn des Bezugszeitraums für jedes Kalenderjahr des in Artikel 11 der Rahmenverordnung genannten Bezugszeitraums oder innerhalb des Bezugszeitraums festgestellt werden, nachdem geeignete Anpassungen unter Anwendung der Warnverfahren nach Artikel 11 der Rahmenverordnung vorgenommen wurden;~~

b) die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigenden Kosten sind die anfallenden Kosten bezüglich der Einrichtungen und Dienste, die gemäß dem regionalen ICAO-Luftfahrtplan (ICAO Regional Air Navigation Plan), europäische Region, bereitgestellt und betrieben werden. Sie können auch die den nationalen Aufsichtsbehörden und/oder qualifizierten Stellen entstehenden Kosten sowie andere Kosten umfassen, die dem jeweiligen Mitgliedstaat und Dienstleister in Bezug auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstehen. Sie umfassen nicht die Kosten von Sanktionen, die von Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9 der Rahmenverordnung auferlegt wurden, noch die Kosten etwaiger Behebungsmaßnahmen, die von Mitgliedstaaten gemäß Artikel 11 der Rahmenverordnung auferlegt wurden;

e) in Bezug auf die funktionalen Luftraumblöcke und als Teil ihrer entsprechenden Rahmenvereinbarungen bemühen sich die Mitgliedstaaten in angemessener Weise um eine Einigung auf gemeinsame Grundsätze für die Gebührenregelung;

d) die Kosten unterschiedlicher Flugsicherungsdienste sind gemäß Artikel 12 Absatz 3 getrennt anzugeben;

e) eine Quersubventionierung zwischen 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;

f) die Transparenz der Erhebungsgrundlage für Gebühren ist zu gewährleisten. Es sind Durchführungsvorschriften für die Bereitstellung von Informationen durch die Dienstleister festzulegen, damit die Prognosen, Ist-Kosten und Erträge der Dienstleister geprüft werden können. Informationen sind regelmäßig zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden, Dienstleistern, Luftraumnutzern, der Kommission und Eurocontrol auszutauschen.

(3) Die Mitgliedstaaten beachten bei der Festlegung der Gebühren gemäß Absatz 2 die folgenden Grundsätze:

a) Gebühren für die Verfügbarkeit von Flugsicherungsdiensten sind zu diskriminierungsfreien Bedingungen festzulegen. Bei den Gebühren, die verschiedenen Luftraumnutzern für die Nutzung desselben Dienstes auferlegt werden, darf nicht nach der Staatszugehörigkeit oder der Kategorie des Luftraumnutzers unterschieden werden;

- ~~b) eine Freistellung bestimmter Nutzer, insbesondere von Leichtflugzeugen und Staatsluftfahrzeugen, ist zulässig, sofern die hierdurch entstehenden Kosten nicht an andere Nutzer weitergegeben werden;~~
- ~~e) die Gebühren werden je Kalenderjahr auf der Grundlage der festgestellten Kosten festgelegt oder können unter Bedingungen festgelegt werden, die die Mitgliedstaaten für die Festsetzung des Höchstbetrags des Einheitssatzes oder der Einnahmen für jedes Jahr während eines Zeitraums von nicht mehr als fünf Jahren festsetzen;~~
- ~~d) mit Flugsicherungsdiensten können Erträge erwirtschaftet werden, die zur Erzielung einer angemessenen Rendite auf das Anlagekapital ausreichen und einen Beitrag zu notwendigen Kapitalverbesserungen leisten;~~
- ~~e) die Gebühren müssen die Kosten der Flugsicherungsdienste und -einrichtungen, die für die Luftraumnutzer bereitgestellt werden, widerspiegeln; der relativen produktiven Kapazität der verschiedenen betroffenen Luftfahrzeugtypen ist dabei Rechnung zu tragen;~~
- ~~f) die Gebühren fördern eine sichere, effiziente, wirksame und nachhaltige Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf ein hohes Sicherheitsniveau und im Hinblick auf Kosteneffizienz sowie auf die Erfüllung der Leistungsziele und stimulieren eine integrierte Erbringung von Diensten, während die Umweltauswirkungen der Luftfahrt verringert werden. Zu diesem Zweck und im Zusammenhang mit den nationalen und regionalen Leistungsplänen oder den Leistungsplänen in Bezug auf die funktionalen Luftraumblöcke können die nationalen Aufsichtsbehörden Mechanismen schaffen, einschließlich Anreizen, die als finanzielle Vor- und Nachteile ausgestaltet sind, mit denen Flugsicherungsorganisationen und/oder Luftraumnutzer veranlasst werden, unter Beibehaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus Verbesserungen bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, wie Kapazitätserhöhungen, Abbau von Verspätungen und nachhaltige Entwicklung, zu fördern.~~
- ~~(4) Die Kommission nimmt die detaillierten Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren an.~~

~~Artikel 15~~

~~Überprüfung der Einhaltung von Grundsätzen und Regeln~~

~~(1) Die Kommission trägt dafür Sorge, dass die Einhaltung der Grundsätze und Regeln der Artikel 14 und 15 in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten fortlaufend überprüft wird. Die Kommission ist bestrebt, die notwendigen Verfahren einzurichten, um auf die Fachkompetenz von Eurocontrol zurückzugreifen, und teilt die Ergebnisse der Überprüfung mit den Mitgliedstaaten, Eurocontrol und den Vertretern der Luftraumnutzer.~~

~~(2) Die Kommission führt auf Antrag eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die der Auffassung sind, dass die Grundsätze und Regeln der Artikel 14 und 15 nicht ordnungsgemäß angewendet wurden, oder von sich aus eine Untersuchung der behaupteten Nichteinhaltung oder Nichtanwendung der betreffenden Grundsätze und/oder Regeln durch. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 18 Absatz 1 teilt die Kommission die Ergebnisse der Überprüfung den Mitgliedstaaten, Eurocontrol und den Vertretern der Luftraumnutzer mit. Innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt eines Antrags und nach Anhörung des betreffenden Mitgliedstaats und des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Beratungsverfahren trifft die Kommission eine Entscheidung über die Anwendung der Artikel 14 und 15 der vorliegenden Verordnung und darüber, ob die betreffende Praxis weiterhin angewendet werden darf.~~

~~(3) Die Kommission richtet ihre Entscheidung an die Mitgliedstaaten und unterrichtet den Dienstleister hiervon, soweit er rechtlich betroffen ist. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine anders lautende Entscheidung treffen.~~

↓ neu

→ Rat

Artikel 24

Überprüfung der Einhaltung des Leistungssystems und der Gebührenregelung

(1) Die Kommission überprüft regelmäßig → [...] die Einhaltung der Artikel 10 bis 17 und der Artikel 19 bis 22 sowie der in den Artikeln 18 und 23 genannten Durchführungsrechtsakte durch → [...] die Mitgliedstaaten → , insbesondere die nationalen Aufsichtsbehörden . Die Kommission handelt im Benehmen mit → [...] dem PRB → , wenn ein PRB gemäß Artikel 9b benannt wurde, und mit den nationalen Aufsichtsbehörden.

(2) → [...] Liegen der Kommission → [...] Hinweise auf Nichteinhaltung der Bestimmungen nach Absatz 1 → [...] vor, so kann sie → [...] eine Untersuchung einleiten. Sie schließt die Untersuchung innerhalb von vier Monaten → [...] nach Anhörung des Mitgliedstaats → [...] und der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde → [...] ab.

(3) Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 41 Absatz 1 teilt die → [...] die Kommission die Ergebnisse der Untersuchung → [...] dem betreffenden → [...] Mitgliedstaat und gegebenenfalls dem → [...] betreffenden Anbieter → [...] von Flugverkehrsdiensten → [...] mit → [...] und kann eine Stellungnahme dazu abgeben, ob die Artikel 10 bis 17 sowie 19 bis 22 und die in den Artikeln 18 und 23 genannten Durchführungsrechtsakte von diesem Mitgliedstaat → [...] eingehalten wurden . Sie → [...] übermittelt diese Stellungnahme dem → [...] betreffenden Mitgliedstaat → [...] .

↓ 550/2004 (angepasst)

⇒ neu

Artikel ~~2542~~

Transparenz der Rechnungslegung ☒ von Anbietern von Flugsicherungsdiensten ☒

(1) Ungeachtet ihrer Eigentumsverhältnisse oder Rechtsform erstellen und veröffentlichen ~~Flugsicherungsorganisationen~~ Anbieter von Flugsicherungsdiensten ⇒ jährlich ⇐ ihre Rechnungslegung ~~und lassen diese von einer unabhängigen Stelle prüfen~~. Die Rechnungslegung muss den von der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ angenommenen internationalen Rechnungslegungsstandards entsprechen. Wenn aufgrund des Rechtsstatus des ~~Dienstleisters~~ Anbieters ☒ von Flugsicherungsdiensten ☒ eine uneingeschränkte Einhaltung der internationalen Rechnungslegungsstandards nicht möglich ist, ~~hat~~ muss der ~~Dienstleister~~ Anbieter eine weitest mögliche Einhaltung ~~anzustreben~~ erzielen. ~~(2) Auf jeden Fall veröffentlichen~~ ~~Flugsicherungsorganisationen~~ Die Anbieter von Flugsicherungsdiensten veröffentlichen einen jährlichen Geschäftsbericht und unterziehen sich ☒ bezüglich der in diesem Absatz genannten Rechnungslegung ☒ regelmäßig einer unabhängigen Prüfung.

↓ neu

⇒ Rat

(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden ⇒ [...] ⇐ sind berechtigt, die Rechnungslegung der ihrer Aufsicht unterstehenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten einzusehen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, ⇒ [...] ⇐ ⇒ nationalen ⇐ Aufsichtsbehörden ⇒ anderer Mitgliedstaaten ⇐ Zugang zu dieser Rechnungslegung zu gewähren.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 7
(angepasst)
⇒ neu

(3) ⇒ Zur Verhinderung von Diskriminierung, Quersubventionen und Wettbewerbsverzerrungen ⇐
führen Anbieter von Flugsicherungsdiensten Erbringen Flugsicherungsorganisationen
Dienstebündel, so erfassen sie die Kosten und Einnahmen aus den Flugsicherungsdiensten und
weisen diese aus, und zwar untergliedert gemäß der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste
des Artikels 14, und führen gegebenenfalls konsolidierte Konten für andere, nicht
flugsicherungsbezogene Dienste ⇒ jeweils getrennte Konten für ihre Flugsicherungsdienste ⇐, wie
dies erforderlich wäre, wenn die ☒ diese ☒ betreffenden Dienste von verschiedenen
Unternehmen ausgeführt würden. ⇒ Darüber hinaus führen Anbieter von Flugsicherungsdiensten
getrennte Konten für die jeweiligen Tätigkeiten, wenn sie ⇐

↓ neu
☉ Rat

- a) gemäß Artikel 8 Absatz 1 in Auftrag gegebene Flugsicherungsdienste und nicht unter jene
Bestimmung fallende Flugsicherungsdienste erbringen;
- b) Flugsicherungsdienste erbringen und andere Tätigkeiten gleich welcher Art ausführen,
einschließlich gemeinsamer Informationsdienste;
- c) Flugsicherungsdienste in der Union und in Drittländern erbringen.

Die festgestellten ☉ [...] ☉ ☉ und ☉ die tatsächlichen Kosten ☉ [...] ☉ ☉ für ☉
Flugsicherungsdienste werden ☉ [...] ☉ ☉ nach den Kostenkategorien gemäß Artikel 20
Absatz 6 ☉ aufgeschlüsselt und unter Wahrung des Schutzes vertraulicher Informationen öffentlich
zugänglich gemacht.

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

↓ 550/2004

~~(4) Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die berechtigt sind, die Rechnungslegung von Dienstleistern einzusehen, die Dienste in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich erbringen.~~

~~(5) Die Mitgliedstaaten können die Übergangsbestimmungen des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards¹ auf Flugsicherungsorganisationen anwenden, die in den Geltungsbereich der genannten Verordnung fallen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 5

~~Artikel 9a~~

~~Funktionale Luftraumblöcke~~

~~(1) Bis 4. Dezember 2012 ergreifen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass funktionale Luftraumblöcke umgesetzt werden, damit die erforderliche Kapazität und Effizienz des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums erreicht und ein hohes Sicherheitsniveau aufrechterhalten sowie ein Beitrag zur Gesamtleistung des Luftverkehrssystems und zur Verringerung der Umweltauswirkungen erbracht wird.~~

~~(3) Die Mitgliedstaaten — vor allem Mitgliedstaaten, die aneinander angrenzende funktionale Luftraumblöcke einrichten — arbeiten so weit wie möglich zusammen, um die Einhaltung dieser Bestimmung zu gewährleisten. Gegebenenfalls kann sich die Zusammenarbeit auch auf Drittländer erstrecken, die an funktionalen Luftraumblöcken teilnehmen.~~

~~(2) Für funktionale Luftraumblöcke gilt insbesondere:~~

~~a) sie sind durch eine Sicherheitsanalyse untermauert;~~

¹ ~~ABl. L 243 vom 11.9.2002, S. 1.~~

~~b) sie ermöglichen eine optimale Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses;~~

~~e) sie gewährleisten die Übereinstimmung mit dem gemäß Artikel 6 der Luftraum-Verordnung festgelegten europäischen Streckennetz;~~

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

~~e) sie gewährleisten eine reibungslose und flexible Übergabe der Zuständigkeit für die Flugverkehrskontrolle zwischen den Flugverkehrsdienststellen;~~

~~f) sie stellen die Kompatibilität zwischen den unterschiedlichen Luftraumkonfigurationen sicher und optimieren dabei unter anderem die derzeitigen Fluginformationsgebiete;~~

~~g) sie entsprechen den Bedingungen, die sich aus regionalen Übereinkünften im Rahmen der ICAO ergeben;~~

~~h) sie halten die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehenden regionalen Übereinkünfte ein, insbesondere diejenigen mit Beteiligung europäischer Drittländer; und~~

~~i) sie fördern die Kohärenz mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen.~~

~~(3) Die Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks erfolgt ausschließlich im gegenseitigen Einvernehmen aller Mitgliedstaaten und gegebenenfalls der Drittstaaten, die für einen Teil des Luftraums innerhalb des funktionalen Luftraumblocks zuständig sind.~~

~~Bevor die Kommission von der Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks unterrichtet wird, übermitteln die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission, den anderen Mitgliedstaaten und anderen Beteiligten angemessene Informationen, damit sie Gelegenheit zur Abgabe von Bemerkungen erhalten.~~

~~(4) Falls sich ein funktionaler Luftraumblock auf einen Luftraum bezieht, der ganz oder teilweise in die Zuständigkeit von zwei oder mehr Mitgliedstaaten fällt, enthält die Vereinbarung zur Festlegung des funktionalen Luftraumblocks die erforderlichen Bestimmungen darüber, wie der Block geändert werden kann und wie ein Mitgliedstaat aus einem Block ausscheiden kann, sowie Übergangsbestimmungen.~~

~~grenzübergreifenden funktionalen Luftraumblocks, der Luftraum unter ihrer Zuständigkeit betrifft, können die betreffenden Mitgliedstaaten diese Angelegenheit gemeinsam dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum zur Stellungnahme unterbreiten. Die Stellungnahme ist an die betreffenden Mitgliedstaaten gerichtet. Unbeschadet des Absatzes 3 berücksichtigen die Mitgliedstaaten diese Stellungnahme in ihrem Bemühen um eine Lösung.~~

~~(6) Nachdem die Mitteilungen der Mitgliedstaaten betreffend die Vereinbarungen und Erklärungen gemäß den Absätzen 3 und 4 bei der Kommission eingegangen sind, bewertet die Kommission, ob die einzelnen funktionalen Luftraumblocke die Anforderungen gemäß Absatz 2 erfüllen, und übermittelt die Ergebnisse dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum zur Erörterung. Sollte die Kommission feststellen, dass ein oder mehrere funktionale Luftraumblocke die Anforderungen nicht erfüllen, tritt sie mit den betreffenden Mitgliedstaaten in einen Dialog ein, um sich mit ihnen auf die Maßnahmen zu einigen, die erforderlich sind, um hier entsprechend Abhilfe zu schaffen.~~

~~(7) Unbeschadet von Absatz 6 sind die in den Absätzen 3 und 4 genannten Vereinbarungen und Erklärungen der Kommission zwecks Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union mitzuteilen. Bei der Veröffentlichung ist anzugeben, wann die entsprechende Entscheidung in Kraft tritt.~~

~~(8) Bis zum 4. Dezember 2010 wird nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Beratungsverfahren eine Anleitung für die Einrichtung und Änderung von funktionalen Luftraumblocken ausgearbeitet.~~

~~(9) Die Kommission nimmt bis zum 4. Dezember 2011 und nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren Durchführungsbestimmungen betreffend die Informationen an, die der betreffende Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten vor der Einrichtung und Änderung eines funktionalen Luftraumblocks gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels zu erbringen hat/haben.~~

~~Artikel 9b~~

~~Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblocke~~

~~(1) Um die Einrichtung funktionaler Luftraumblocke zu erleichtern, kann die Kommission eine natürliche Person als Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblocke („Koordinator“) benennen. Die Kommission wird nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren tätig.~~

~~(2) Unbeschadet von Artikel 9a Absatz 5 vermittelt der Koordinator auf Ersuchen aller betroffenen Mitgliedstaaten sowie ggf. der Drittländer, die an denselben funktionalen Luftraumblöcken teilnehmen, bei Schwierigkeiten im Rahmen der Verhandlungen, damit die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke beschleunigt wird. Der Koordinator wird auf der Grundlage eines Mandats aller betroffenen Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls der Drittländer, die an denselben funktionalen Luftraumblöcken teilnehmen, tätig.~~

~~(3) Der Koordinator handelt in Bezug auf die Mitgliedstaaten, Drittländer, die Kommission sowie die Akteure unparteiisch.~~

~~(4) Der Koordinator gibt keine Informationen weiter, die in Ausübung der Funktion erlangt wurden, es sei denn, die betroffenen Mitgliedstaaten bzw. ggf. die betroffenen Drittländer haben eine entsprechende Ermächtigung erteilt.~~

~~(5) Nach seiner Benennung erstattet der Koordinator alle drei Monate Bericht an die Kommission, den Ausschuss für den einheitlichen Luftraum sowie das Europäische Parlament. In dem Bericht werden die Verhandlungen und ihre Ergebnisse zusammengefasst.~~

~~(6) Das Mandat des Koordinators endet, sobald das letzte Abkommen über funktionale Luftraumblöcke unterzeichnet ist, spätestens jedoch bis zum 4. Dezember 2012.~~

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6

(angepasst)

⇒ neu

KAPITEL IV
⊗ NETZMANAGEMENT ⊗

Artikel ~~266~~

⊗ Netzfunktionen ~~⊗ Netzmanagement und -gestaltung~~

(1) Die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes (~~ATM-Netz~~) ~~erlauben eine optimale~~
⇒ müssen ~~[...]~~ ~~zur~~ nachhaltigen und effizienten ~~⊗~~ Nutzung des Luftraums ~~⊗~~
~~Luftraumnutzung~~ und ⇒ knapper Ressourcen ~~⊗~~ ~~[...]~~ ~~beitragen~~ ~~⊗~~. Sie müssen ferner
sicherstellen ~~⊗~~, dass die Luftraumnutzer Flugverkehr auf ~~den bevorzugten~~ ⇒ ökologisch
~~⊗~~ ~~[...]~~ ~~optimierten~~ ~~⊗~~ Flugwegen durchführen können, und ~~ermöglichen~~ dabei einen
~~⊗~~ ~~[...]~~ ~~fairen und angemessenen~~ ~~⊗~~ Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten
~~⊗~~ ermöglichen ~~⊗~~ ~~und die Überlastung des Luftraums minimieren~~ ~~⊗~~. Diese ⇒ in
~~⊗~~ ~~[...]~~ ~~Absatz~~ ~~⊗~~ ~~2~~ ~~⊗~~ ~~[...]~~ ~~aufgeführten~~ ~~⊗~~ ~~Netzfunktionen des Netzes sollen~~
~~⊗~~ müssen ~~⊗~~ ⇒ ~~den nahtlosen Zugang der Luftraumnutzer zu Flugsicherungsdiensten und~~
die Erreichung der ~~⊗~~ ~~[...]~~ ~~Leistungsziele~~ ~~⊗~~ ~~bei gleichzeitiger Förderung regionaler und lokaler~~
~~Initiativen~~ ~~⊗~~ unterstützen und sich nach betrieblichen Anforderungen richten ~~⊗~~. Sie berühren
nicht die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und ihre Zuständigkeiten im
Zusammenhang mit der öffentlichen Ordnung, der öffentlichen Sicherheit und der Verteidigung.

(1a) ~~Unbeschadet insbesondere der Artikel 44 und 46 der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf~~
~~ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte behalten die~~
~~Mitgliedstaaten die volle und ausschließliche Zuständigkeit für die Auslegung und Verwaltung ihrer~~
~~Luftraumstrukturen und ihres Streckennetzes. Die Mitgliedstaaten berücksichtigen in diesem~~
~~Zusammenhang Umweltaspekte, die Luftverkehrsnachfrage, die Saisonabhängigkeit sowie die~~
~~Komplexität des Luftverkehrs und der Leistungspläne. Bevor sie über diese Aspekte entscheiden,~~
~~konsultieren sie die betreffenden Luftraumnutzer oder Gruppen, die diese Luftraumnutzer vertreten,~~
~~sowie gegebenenfalls die militärischen Stellen~~ ~~⊗~~ ~~⊗~~ ~~Initiativen auf nationaler Ebene sowie auf der~~
~~Ebene der funktionalen Luftraumblöcke unterstützen und unter Wahrung der Trennung von~~
~~regulativen und operativen Aufgaben umgesetzt werden.~~

(2) ~~Zur Erreichung der Ziele von Absatz 1 und unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten~~
~~im Hinblick auf nationale Strecken und Luftraumstrukturen gewährleistet die Kommission, dass~~
~~Die folgenden~~ ~~⊗~~ in Absatz 1 genannten ~~⊗~~ ~~⊗~~ Netzfunktionen ~~⊗~~ ~~⊗~~ ~~⊗~~ ~~[...]~~ ~~⊗~~ ~~⊗~~ sind
Folgende ~~⊗~~ ~~⊗~~ Funktionen wahrgenommen werden:

⇒ ~~[...]~~ ~~⊗~~

➔ a) Auslegung einer Luftraumstruktur, die das erforderliche Maß an Sicherheit, Kapazität, Flexibilität, Reaktionsfähigkeit, Umweltleistung und nahtloser Erbringung zügiger Flugsicherungsdienste bietet, wobei Sicherheits- und Verteidigungsbedürfnissen gebührend Rechnung zu tragen ist; ☹

⇒ b) ➔ ATFM ☹ ➔ [...] ☹ ; ⇐

c) Koordinierung knapper Ressourcen innerhalb der für die Luftfahrt vorgesehenen Frequenzbereiche, die im allgemeinen ☒ Luftverkehr ☒ ~~Flugverkehr~~ verwendet werden, insbesondere Funkfrequenzen und Koordinierung von Radar-Transponder-Codes ➔ ; ☹
➔ [...] ☹

↓ neu

➔ Rat

➔ [...] ☹

➔ [...] ☹ ➔ d) ☹ Bereitstellung von Kapazitäten für die Flugverkehrskontrolle im Netz
➔ [...] ☹ ➔ im Einklang mit den im ☹ verbindlichen ➔ [...] ☹ NOP ➔ [...] ☹
➔ festgelegten Verpflichtungen ☹ ;

➔ [...] ☹ ➔ e) Management von Netzkrisensituationen ☹ ;

➔ [...] ☹ ➔ f) Zuordnung von ATFM-Verspätungen ☹ ;

➔ [...] ☹ ➔ g) ☹ Planung ➔ [...] ☹ ➔ und ☹ Umsetzungsmaßnahmen ➔ [...] ☹ ➔ in
Bezug auf ☹ den Aufbau der Infrastruktur im europäischen ATM-Netz im Einklang mit
dem europäischen ATM-Masterplan ➔ ; ☹ ➔ [...] ☹

➔ [...] ☹

➔ (3) Die Mitgliedstaaten und alle einschlägigen am Betrieb Beteiligten führen die Netzfunktionen mit Unterstützung des Netzmanagers durch, der die in Artikel 27 Absatz 4 genannten Aufgaben wahrnimmt. ☹

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6
→ Rat

(4) Die → Maßnahmen, die zur Durchführung der ◯ ~~in Unterabsatz 1~~ in → [...] ◯ → Absatz ◯ 2 → [...] ◯ aufgeführten Funktionen → ergriffen werden, sind rein operativer oder technischer Art und ◯ umfassen nicht → [...] ◯ die Ausübung politischen Ermessens. → Sie berücksichtigen die Besonderheiten der Mitgliedstaaten und die auf lokaler Ebene erarbeiteten Vorschläge. ◯ ~~Sie berücksichtigen Vorschläge, die auf nationaler Ebene sowie auf Ebene der funktionalen Luftraumböcke erarbeitet wurden.~~ Sie werden in Koordination mit → [...] ◯ → den zivilen und militärischen Behörden insbesondere ◯ gemäß vereinbarter Verfahren für die flexible Nutzung des Luftraums → [...] ◯ → ausgeführt ◯ .

↓ neu

→ [...] ◯

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6
(angepasst)

Artikel 27

⊗ **Netzmanager** ⊗

↓ neu
→ Rat

(1) Um die in Artikel 26 → Absatz 1 ◯ genannten Ziele zu erreichen, stellt die Kommission → [...] ◯ mit → gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 erfolgender ◯ Unterstützung der Agentur sicher, dass der Netzmanager → [...] die Durchführung der in Artikel 26 → Absatz 2 ◯ genannten Netzfunktionen → gemäß dem vorliegenden Artikel ◯ unterstützt. → Die Kommission beaufsichtigt die ordnungsgemäße Wahrnehmung ihrer Aufgaben durch den Netzmanager ◯ .

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6
(angepasst)
⇒ neu
⇒ Rat

(2) Die Kommission ~~⇒ [...] ☹~~ ~~⇒ benennt ☹ nach Konsultation des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum und gemäß den in Absatz 4 genannten Durchführungsvorschriften die Aufgaben an Eurocontrol oder an~~ ~~⇒ EUROCONTROL oder ☹ eine andere~~ ~~⇒ andere ☹ unparteiische und kompetente Stelle~~ ~~⇒ [...] ☹ übertragen, die~~ ~~⇒ um die Aufgaben des Netzmanagers wahrzunehmen~~ ~~⇐ für die Durchführung der in Unterabsatz 1 aufgeführten Funktionen erforderlich sind.~~ Zu diesem Zweck erlässt die Kommission gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 einen Durchführungsrechtsakt. Dieser Ernennungsbeschluss enthält die Bedingungen für die Benennung, darunter auch Angaben zur Finanzierung des Netzmanagers ~~⇒~~, und legt die spezifischen Aufgaben des Netzmanagers im Einklang mit dem vorliegenden Artikel und den Artikeln 16 und 26 sowie den auf der Grundlage des Artikels 18 und des Artikels 27 Absatz 8 erlassenen einschlägigen Durchführungsrechtsakten und im Rahmen der von ihnen gesetzten Grenzen im Einzelnen fest. Der Liste der Aufgaben des Netzmanagers sind klare Spezifikationen zu den geforderten Diensten und der geforderten Leistung, anhand deren die Leistung des Netzmanagers gemessen wird, und gegebenenfalls geeignete Vereinbarungen zwischen der Kommission und dem Netzmanager, wie z. B. Leistungsvereinbarungen, beizufügen ☹ .

(3) ~~⇒ ⇒ [...] ☹~~ ~~⇒ Der ☹ Netzmanager~~ ~~⇐ Diese Aufgaben~~ ~~⇒ [...] ☹~~ ~~⇒ führt seine Aufgaben ☹ auf~~ ~~⇒ [...] ☹ unparteiische und kostenwirksame~~ ~~⇒ kosteneffiziente~~ ~~⇐ Weise~~ ~~⇒ aus ☹ durch~~ ~~⇒ [...] ☹ und im Namen der Mitgliedstaaten und Beteiligten wahrgenommen~~ ~~⇒ [...] ☹~~ ~~⇒ und unterliegt Anforderungen in Bezug auf ☹ angemessene Lenkung~~ ~~⇒ und Unabhängigkeit. ☹~~ ~~⇒ [...] ☹~~ ~~⇒ Nimmt ☹ die als Netzwerkmanager~~ ~~⇒ [...] ☹~~ ~~⇒ ernannte ☹ zuständige Stelle auch Regulierungsaufgaben~~ ~~⇒ [...] ☹~~ ~~⇒ wahr, so wird die organisatorische Trennung von diesen Funktionen sichergestellt. ☹~~ ~~⇒ Bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben berücksichtigt der Netzmanager~~ ~~⇒ unter Wahrung der Verteidigungsfähigkeiten ☹~~ ~~⇐ die Bedürfnisse~~ ~~⊗ Erfordernisse~~ ~~⊗ des gesamten ATM-Netzes~~ ~~⇒ [...] ☹ .~~

~~⇒~~ (4) Der Netzmanager nimmt die folgenden Aufgaben zur Unterstützung der in Artikel 26 Absatz 2 genannten Netzfunktionen wahr: ☹

☐ Rat

☑ Rat

- a) Unterstützung der Entwicklung einer Luftraumstruktur, die das erforderliche Maß an Sicherheit, Kapazität, Flexibilität, Reaktionsfähigkeit, Umweltleistung und nahtloser Erbringung zügiger Flugsicherungsdienste bietet, wobei Sicherheits- und Verteidigungsbedürfnissen gebührend Rechnung zu tragen ist;
- b) Koordinierung des ATMF;
- c) Koordinierung knapper Ressourcen innerhalb der für die Luftfahrt vorgesehenen Frequenzbereiche, die im allgemeinen Luftverkehr verwendet werden, insbesondere Funkfrequenzen und Koordinierung von Radar-Transponder-Codes;
- d) Erleichterung der Übertragung von Flugverkehrsdiensten, sofern sie von dem betreffenden Mitgliedstaat genehmigt wurde, unter Berücksichtigung der notwendigen Vereinbarungen für die Koordinierung des allgemeinen und des operativen Luftverkehrs und der Notwendigkeit, eine angemessene Koordinierung in den einschlägigen Luftraumstrukturen aufrechtzuerhalten;
- da) Ausarbeitung des NSP und Erstellung des NOP;
- e) Koordinierung und Unterstützung bei der Bereitstellung von Flugverkehrskontrollkapazitäten im Netz gemäß den im NOP festgelegten Verpflichtungen der am Betrieb Beteiligten;
- f) Koordinierung und Unterstützung beim Management von Netzkrisensituationen;
- g) Unterstützung bei der Zuordnung von ATFM-Verspätungen, einschließlich des Anpassungsprozesses nach dem Flugbetrieb, an dem Anbieter von Flugsicherungsdiensten, Flughäfen und nationale Behörden beteiligt sind, um Probleme im Zusammenhang mit der Messung, Klassifizierung und Zuordnung von ATFM-Verspätungen anzugehen;
- h) Koordinierung und Unterstützung bei der Planung und den Umsetzungsmaßnahmen in Bezug auf den Aufbau der Infrastruktur im europäischen ATM-Netz im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan durch aktives Mitwirken der am Betrieb Beteiligten an Management und Leitung und unter Berücksichtigung der militärischen und betrieblichen Erfordernisse und der damit verbundenen Betriebsverfahren;
- i) Überwachung der Funktion der europäischen ATM-Netzinfrastruktur. ☑ [...] ☑

↓ neu

→ Rat

(4 → a →) Der Netzmanager → [...] → schlägt → Unterstützungmaßnahmen → zu betrieblichen Angelegenheiten vor → , die auf Sicherheit und Effizienz bei der Planung und dem Betrieb des Netzes unter normalen Bedingungen und in → Netzkrisesituationen → [...] → abzielen, sowie → [...] → Maßnahmen zur fortlaufenden Verbesserung des Netzbetriebs im einheitlichen europäischen Luftraum und der Gesamtleistung des Netzes, insbesondere in Bezug auf die Anwendung des Leistungssystems. → [...] → Mit → den Maßnahmen des Netzmanagers → [...] → werden → die Flughäfen vollständig in das Netz → integriert → [...] → .

(5) Der Netzmanager → [...] → schlägt Maßnahmen vor → , → [...] → falls → die von den einzelnen Anbietern von → Flugverkehrsdiensten → [...] → bereitzustellende und zwischen dem Netzmanager und diesen Anbietern im → [...] → NOP → vereinbarte Kapazität den in Artikel 10 genannten Leistungszielen → nicht → angemessen Rechnung trägt.

(6) Der Netzmanager → [...] → [...] → berät die Kommission → [...] → → in Abstimmung mit den einschlägigen Parteien hinsichtlich des → Aufbaus der ATM-Netzinfrastruktur im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan → [...] → , insbesondere zur Ermittlung der für das Netz erforderlichen Investitionen.

(7) → [...] → → Alle Maßnahmen, die der → Netzmanager → [...] → → bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben ergreift, werden → im Rahmen einer kooperativen Entscheidungsfindung → getroffen → . Die an der kooperativen Entscheidungsfindung beteiligten Akteure handeln so weit wie möglich mit dem Ziel, die Funktions- und die Leistungsfähigkeit des Netzes zu verbessern, → insbesondere im Hinblick auf die Verwirklichung der unionsweit geltenden Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, wobei vitale Sicherheitsinteressen sowie regionale und lokale Gegebenheiten zu berücksichtigen sind → .

→ (7a) → Die → in Absatz 7 genannte → kooperative Entscheidungsfindung → [...] → → beruht auf Folgendem:

a) der angemessenen und regelmäßigen Konsultation der am Betrieb Beteiligten, der Flughafen-Zeitnischenkoordinatoren, der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls der Agentur und der Kommission;

b) detaillierten Arbeitsvereinbarungen, die vom Netzmanager gemeinsam mit insbesondere den am Betrieb Beteiligten und den Mitgliedstaaten festgelegt werden, und Verfahren für den Betrieb, die vom Netzmanager zur Behandlung von Planungs- und Betriebsaspekten im Zusammenhang mit der Ausführung von Netzfunktionen festgelegt werden.

Bei der Konsultation gemäß Buchstabe a und den detaillierten Arbeitsvereinbarungen gemäß Buchstabe b werden die spezifischen Merkmale und Anforderungen jeder Netzfunktion berücksichtigt.

Beim Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung wird Konsens angestrebt.

Ist die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum betroffen, so ist die Zustimmung des/der betreffenden Mitgliedstaats/Mitgliedstaaten erforderlich.

Werden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Aufgaben des Netzmanagers von einem oder mehreren am Betrieb Beteiligten angefochten, so wird die Angelegenheit an das Netzmanagementgremium zur Lösung verwiesen.

(7b) Im Wege der in Absatz 8 genannten Durchführungsrechtsakte wird ein Netzmanagementgremium eingerichtet, um eine angemessene Kontrolle der Ausführung der Netzfunktionen zu gewährleisten.

Das Netzmanagementgremium ist zuständig für die Genehmigung oder Billigung von Maßnahmen, die vom Netzmanager unter den Bedingungen der in Absatz 8 genannten Durchführungsrechtsakte ergriffen oder vorgeschlagen werden, für die Genehmigung der Spezifikationen zu der Konsultation und den detaillierten Arbeitsvereinbarungen gemäß Absatz 7a Buchstaben a und b, für die Genehmigung des NOP und die Billigung des NSP vor dessen gemeinsamer Genehmigung durch die Kommission und die Mitgliedstaaten, für die Überwachung der Umsetzung der Netzfunktionen und für die Abgabe von Stellungnahmen oder Empfehlungen zu spezifischen Fragen.

Das Netzmanagementgremium setzt sich aus Vertretern der am Betrieb Beteiligten, der Zeitnischenkoordinatoren, Vertretern der Kommission, Vertretern des Netzmanagers und Vertretern von EUROCONTROL zusammen.

(7c) Die Mitgliedstaaten werden umfassend in die Entscheidungen von strategischer Bedeutung einbezogen. ☹

☞ [...] ☹

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6

~~(3) Die Kommission kann die Liste der Funktionen des Absatzes 2 nach entsprechender Konsultation der Interessenvertreter der betroffenen Industrie ergänzen. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

↓ neu

☉ Rat

(8) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten, die gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 erlassen werden, detaillierte Vorschriften für ☉ die Umsetzung des Artikels 26 und des vorliegenden Artikels und dabei insbesondere für Folgendes fest: ☹ die Wahrnehmung der Netzfunktionen ☉, einschließlich des Krisenmanagements, die Benennung des Netzmanagers und die Bedingungen für eine solche Benennung, ☹ die ☉ detaillierten ☹ Aufgaben des Netzmanagers ☉ im Zusammenhang mit den Netzfunktionen ☹, ☉ die Zusammensetzung, die Arbeitsweise, die Beschlussfassung und die detaillierten Aufgaben des Netzmanagementgremiums, auch im Zusammenhang mit dem Krisenmanagement, das Verfahren zur kooperativen Entscheidungsfindung, die Kriterien und Faktoren, an die sich der Netzmanager und das Netzmanagementgremium bei der Wahrnehmung der ihnen übertragene Aufgaben halten müssen, und ☹ die Entscheidungsstrukturen ☉ des Netzes ☹ ☉ [...] ☹.

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6

~~(4) Detaillierte Vorschriften für die Durchführung der in diesem Artikel genannten Maßnahmen, mit Ausnahme der in den Absätzen 6 bis 9 genannten Maßnahmen, werden nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren erlassen. Diese Durchführungsvorschriften sehen insbesondere vor:~~

~~a) Koordinierung und Harmonisierung der Prozesse und Verfahren zur Erhöhung der Effizienz der Verwaltung der Frequenzen für den Luftverkehr, einschließlich der Ausarbeitung von Grundsätzen und Kriterien;~~

~~b) zentrale Funktion zur Koordinierung der rechtzeitigen Feststellung und Deckung des Bedarfs an Frequenzen in den Frequenzbereichen, die dem allgemeinen europäischen Flugverkehr zugewiesen wurden, zur Unterstützung der Schaffung und des Betriebs des europäischen Luftverkehrsnetzes;~~

~~c) zusätzliche Netzfunktionen, wie in dem ATM-Masterplan festgelegt;~~

~~d) ausführliche Festlegungen für eine kooperative Entscheidungsfindung zwischen den Mitgliedstaaten, den Flugsicherungsorganisationen und der Netzverwaltungsfunktion für die in Absatz 2 genannten Aufgaben;~~

~~e) Festlegungen für die Konsultation der relevanten Beteiligten an der Entscheidungsfindung auf nationaler und europäischer Ebene und~~

~~f) innerhalb des Funkfrequenzspektrums, das von der Internationalen Fernmeldeunion für den allgemeinen Flugverkehr zugewiesen wurde, eine Trennung der Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen der Netzverwaltungsfunktion und den nationalen Frequenzverwaltern, durch die gewährleistet ist, dass die Funktionen der nationalen Frequenzverwaltung weiterhin die Zuweisungen vornehmen, die keine Auswirkungen auf das Netz haben. In den Fällen, in denen keine Auswirkungen auf das Netz zu verzeichnen sind, arbeiten die nationalen Frequenzverwalter mit den für die Netzverwaltungsfunktionen Verantwortlichen zusammen, um die Nutzung der Frequenzen zu optimieren.~~

↓ neu

↻ [...] ⌂

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 6

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

~~(6) Die Mitgliedstaaten betrauen Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle unter Festsetzung entsprechender Aufsichtsvereinbarungen mit der Durchführung des Verkehrsflussmanagements.~~

~~(7) Die Durchführungsvorschriften für das Verkehrsflussmanagement, einschließlich der erforderlichen Aufsichtsvereinbarungen, werden mit dem Ziel, die verfügbare Kapazität bei der Nutzung des Luftraums zu optimieren und die Verfahren der Verkehrsflussregelung zu stärken, nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Rahmenverordnung genannten Beratungsverfahren erarbeitet und nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren angenommen. Diese Vorschriften beruhen auf Transparenz und Effizienz, damit eine flexible und zeitgerechte Kapazitätsbereitstellung im Einklang mit den Empfehlungen des regionalen ICAO-Luftfahrtplans, Europäische Region, sichergestellt ist.~~

~~(8) Die Durchführungsvorschriften für das Verkehrsflussmanagement fördern betriebliche Entscheidungen von Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern und Luftraumnutzern und erstrecken sich auf die folgenden Bereiche:~~

~~a) Flugplanung;~~

~~b) Nutzung der verfügbaren Luftraumkapazität in allen Flugphasen, einschließlich der Zuweisung von Zeitnischen und~~

~~e) Nutzung der Strecken durch den allgemeinen Flugverkehr, einschließlich~~
~~der Erstellung einer einheitlichen Veröffentlichung zur Strecken- und~~
~~Verkehrsausrichtung,~~

~~Möglichkeiten zur Umleitung von allgemeinem Flugverkehr aus überlasteten~~
~~Gebieten und~~

~~Prioritätsregeln für die Luftraumnutzung durch den allgemeinen Flugverkehr,~~
~~insbesondere zu Zeiten hoher Auslastung und in Krisen.~~

~~(9) Bei der Ausarbeitung und Annahme der Durchführungsvorschriften berücksichtigt die Kommission gegebenenfalls und unbeschadet der Sicherheit die Übereinstimmung von Flugdurchführungsplänen und Flughafenzeitnischen sowie die notwendige Koordinierung mit benachbarten Regionen.~~

↓ neu

→ Rat

Artikel 28

Transparenz der Rechnungslegung des Netzmanagers

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

(2) Der Netzmanager veröffentlicht einen jährlichen Bericht über seine Tätigkeiten und wird regelmäßig einem unabhängigen Audit unterzogen.

↓ 550/2004

Artikel 10

~~Beziehungen zwischen Dienstleistern~~

~~(1) Flugsicherungsorganisationen können die Dienste anderer in der Gemeinschaft zertifizierter Dienstleister in Anspruch nehmen.~~

~~(2) Die Flugsicherungsorganisationen formalisieren ihre Arbeitsbeziehungen durch schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen, in denen die besonderen Aufgaben und Funktionen festgelegt sind, die die einzelnen Dienstleister übernehmen, und die einen Austausch von Betriebsdaten zwischen sämtlichen Dienstleistern im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr ermöglichen. Diese Vereinbarungen oder Abmachungen werden der bzw. den betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden mitgeteilt.~~

~~(3) In Fällen, in denen die Erbringung von Flugverkehrsdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich. In Fällen, in denen die Erbringung von Wetterdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich, falls sie einen Dienstleister auf ausschließlicher Grundlage gemäß Artikel 9 Absatz 1 benannt haben.~~

↓ neu

↻ [...] ⌂

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 6
(angepasst)
↻ Rat

Artikel 3044

Beziehungen zu militärischen Stellen

Die Mitgliedstaaten ~~ergreifen~~ stellen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ~~die notwendigen Maßnahmen um sicher~~ zustellen, dass zwischen den zuständigen zivilen und militärischen Stellen schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen für die Verwaltung bestimmter Luftraumblöcke geschlossen oder erneuert werden ↻ [...] ⌂ .

↓ 550/2004

Artikel 13

Zugang zu Daten und Datenschutz

~~(1) Im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr sind relevante Betriebsdaten zur Erfüllung der betrieblichen Erfordernisse der Beteiligten in Echtzeit zwischen allen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen auszutauschen. Die Daten dürfen nur für Betriebszwecke verwendet werden.~~

~~(2) Der Zugang zu relevanten Betriebsdaten wird den zuständigen Behörden, zertifizierten Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen diskriminierungsfrei eingeräumt. Zertifizierte Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer und Flughäfen legen Standardbedingungen für den Zugang zu ihren anderen relevanten Betriebsdaten, die nicht von Absatz 1 erfasst werden, fest. Diese Standardbedingungen sind von den nationalen Aufsichtsbehörden zu genehmigen. Die Einzelbestimmungen für derartige Bedingungen werden gegebenenfalls nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren festgelegt.~~

↴ neu

↻ [...] ↻

↓ 551/2004 (angepasst)

KAPITEL ~~II~~ V

~~LUFTRAUMARCHITEKTUR~~ ☒ LUFTRAUM, INTEROPERABILITÄT UND TECHNOLOGISCHE INNOVATION ☒

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 2

~~Artikel 3~~

~~Europäisches Fluginformationsgebiet für den oberen Luftraum (EUIR)~~

~~(1) Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten streben die Einrichtung und Anerkennung eines einzigen europäischen Fluginformationsgebietes für den oberen Luftraum (European Upper Flight Information Region, EUIR) und dessen Anerkennung durch die ICAO an. Hierzu legt die Kommission in Bezug auf Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, gegebenenfalls dem Rat gemäß Artikel 300 des Vertrags bis zum 4. Dezember 2011 eine Empfehlung vor.~~

~~(2) Das EUIR wird so gestaltet, dass es den Luftraum umfasst, der gemäß Artikel 1 Absatz 3 in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt; es kann auch den Luftraum von europäischen Drittstaaten umfassen.~~

~~(3) Die Festlegung des EUIR erfolgt unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste für den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Flugsicherungsdienste-Verordnung.~~

~~(4) Die Mitgliedstaaten sind gegenüber der ICAO weiterhin für die geografisch abgegrenzten Fluginformationsgebiete für den oberen Luftraum und für die Fluginformationsgebiete verantwortlich, die ihnen die ICAO zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung zugewiesen hatte.~~

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 3

⇒ neu

↻ Rat

Artikel 32~~3a~~

Elektronische Luftfahrtinformationen


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

↻ Artikel 32a

Luftverkehrsregeln und Luftraumklassifizierung

Die Kommission wird nach dem in Artikel 37 Absatz 3 genannten Prüfverfahren tätig, um

a) geeignete Bestimmungen zu den Luftverkehrsregeln auf der Grundlage der ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen zu erlassen;

b) geeignete Bestimmungen zu erlassen, um die Anwendung der ICAO-Luftraumklassifizierung mit geeigneter Anpassung zu harmonisieren, damit die nahtlose Erbringung von sicheren und effizienten Flugverkehrsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum gewährleistet ist. 

~~(2) Für die Zwecke von Absatz 1~~

~~a) gewährleistet die Kommission die Entwicklung einer gemeinschaftsweiten Infrastruktur für Luftfahrtinformationen in Form eines elektronischen integrierten Flugberatungsportals mit uneingeschränktem öffentlichem Zugang für interessierte Beteiligte. Durch diese Infrastruktur zusammengefasst wird der Zugang zu und die Bereitstellung von erforderlichen Datenelementen wie unter anderem Luftfahrtinformationen, Informationen der Meldestellen für Flugverkehrsdienste (ARO), Flugwetterinformationen und Verkehrsflussinformationen;~~

~~b) unterstützt die Kommission die Modernisierung und Harmonisierung der Bereitstellung von Luftfahrtinformationen im weitesten Sinne in enger Zusammenarbeit mit Eurocontrol und der ICAO. Die Kommission nimmt die detaillierten Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren an.~~

↓ 1070/2009 Artikel 3 Absatz 4

~~Artikel 4~~

~~Luftverkehrsregeln und Luftraumklassifizierung~~

~~Die Kommission nimmt nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren Durchführungs Vorschriften an, um~~

~~a) entsprechende Bestimmungen zu den Luftverkehrsregeln auf der Grundlage der ICAO-Richtlinien und Empfehlungen zu Luftverkehrsregeln anzunehmen;~~

~~b) die Anwendung der ICAO-Luftraumklassifizierung mit geeigneter Anpassung zu harmonisieren, um die nahtlose Erbringung von sicheren und effizienten Flugverkehrsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum zu gewährleisten.~~

~~KAPITEL III~~

~~FLEXIBLE LUFTRAUMNUTZUNG IM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM~~

Artikel ~~33~~

Flexible Luftraumnutzung

(1) Unter Berücksichtigung ~~☞~~ der Merkmale und der Art der militärischen Aktivität in jedem Mitgliedstaat sowie ~~☞~~ der Organisation militärischer Belange in ihrem Zuständigkeitsbereich stellen die Mitgliedstaaten die einheitliche Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ sicher, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ~~⇒~~ ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ 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) ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ Erweisen ~~☞~~ sich insbesondere ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ in Anbetracht ~~☞~~ der Berichte der Mitgliedstaaten ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ einheitliche Bedingungen für ~~☞~~ die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ als erforderlich ~~☞~~ , ~~☒~~ so erlässt die Kommission ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ ~~☒ sind nach dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung Durchführungsvorschriften~~ ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ innerhalb der Grenzen ~~☞~~ der gemeinsamen Verkehrspolitik ~~☞~~ und unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten für ihren Luftraum ~~☞~~ ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ ~~☒~~ ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ Durchführungsrechtsakte ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 37 Absatz 3 ~~☒~~ ~~☞~~ ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ .

☞ (4) In Fällen, in denen die Anwendung dieses Artikels mit erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten verbunden ist, können die Mitgliedstaaten die Anwendung zeitweilig unter der Bedingung aussetzen, dass sie dies der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich mitteilen. Nach der Einführung einer zeitweiligen Aussetzung der Anwendung können für den Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betroffenen Mitgliedstaates bzw. der betroffenen Mitgliedstaaten Anpassungen der gemäß Absatz 3 erlassenen Vorschriften vorgenommen werden. ☞

↓ neu
☞ Rat

Artikel 34

Koordinierung von SESAR

Die Stellen, die für im Unionsrecht festgelegte Aufgaben in den Bereichen der Koordinierung der SESAR-Definitionsphase, der SESAR-Entwicklungsphase und der SESAR-Errichtungsphase zuständig sind, ☞ [...] ☞ gewährleisten ☞ gegebenenfalls ☞ [...] ☞ eine wirksame Koordinierung zwischen diesen drei Phasen ☞ [...] ☞, damit ein nahtloser und zeitnaher Übergang zwischen ihnen erreicht wird ☞, wobei ein Schwerpunkt insbesondere auf die Industrialisierungsphase gelegt wird ☞.

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

☞ Die Kommission richtet Mechanismen zur Überwachung der Wirksamkeit der SESAR-Koordinierung ein. ☞

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 10

~~Artikel 15a~~

~~Gemeinsame Vorhaben~~

~~(1) Gemeinsame Vorhaben können die erfolgreiche Umsetzung des ATM-Masterplans unterstützen. Solche Vorhaben unterstützen die Ziele dieser Richtlinie zur Verbesserung der Leistung des europäischen Luftverkehrssystems in Schlüsselbereichen wie Kapazität, Flug- und Kosteneffizienz und Umweltverträglichkeit unter Beachtung der vorrangigen Sicherheitsziele.~~

~~(2) Die Kommission kann nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren eine Anleitung betreffend die Art und Weise, wie diese Vorhaben die Umsetzung des ATM-Masterplans unterstützen können, ausarbeiten. Diese Anleitung berührt nicht die Mechanismen für die Einführung solcher Vorhaben bezüglich funktionaler Luftraumböcke, auf die sich die Beteiligten dieser Böcke geeinigt haben.~~

~~(3) Die Kommission kann ferner nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren beschließen, gemeinsame Vorhaben für das Netz betreffende Funktionen einzurichten, die von besonderer Bedeutung für die Verbesserung der Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste in Europa sind. Solche gemeinsamen Vorhaben können als förderungsfähig durch Gemeinschaftsmittel im mehrjährigen Finanzrahmen erachtet werden. Zu diesem Zweck und unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verwendung ihrer Finanzmittel führt die Kommission eine unabhängige Kosten-Nutzen-Analyse sowie geeignete Konsultationen mit den Mitgliedstaaten und einschlägigen Beteiligten gemäß Artikel 10 der Rahmenverordnung durch und untersucht alle geeigneten Möglichkeiten für die Finanzierung der Einführung solcher Vorhaben. Die förderungsfähigen Kosten der Einführung gemeinsamer Vorhaben werden im Einklang mit den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung wieder eingeholt.~~

↓ neu
➔ Rat

Artikel 35

Gemeinsame Vorhaben

(1) Die Kommission kann ➔ auf der Grundlage des Bedarfs an Synchronisierung zwischen den Beteiligten ➔ gemeinsame Vorhaben einrichten, um die im europäischen ATM-Masterplan vorgesehenen wesentlichen betrieblichen Änderungen ➔ umzusetzen ➔, die ➔ [...] ➔ ➔ die erforderliche Reife erreicht haben, um die interoperablen Fähigkeiten aller Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung des einheitlichen europäischen Luftraums zu ➔ mobilisieren ➔.

(2) Die Kommission kann auch Entscheidungsstrukturen für gemeinsame Vorhaben und deren Durchführung einrichten. ☞ Alle relevanten zivilen und militärischen Beteiligten werden so weit wie möglich in diese Mechanismen einbezogen und nehmen, soweit möglich und angemessen, eine führende Rolle ein. ☺

(3) Gemeinsame Vorhaben können mit Unionsmitteln ☞ innerhalb des mehrjährigen Finanzrahmens ☺ gefördert werden. Zu diesem Zweck und unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verwendung ihrer Finanzmittel führt die Kommission eine unabhängige Kosten-Nutzen-Analyse sowie geeignete Konsultationen mit den Mitgliedstaaten und einschlägigen Beteiligten gemäß Artikel ☞ [...] ☺ ☞ 38 ☺ durch und untersucht ☞ die Schwerpunktsetzung und ☺ alle geeigneten Möglichkeiten für die Finanzierung der Durchführung solcher Vorhaben.

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

↓ 551/2004

~~Artikel 8~~

~~Zeitweilige Aussetzung~~

~~(1) In Fällen, in denen die Anwendung des Artikels 7 mit erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten verbunden ist, können die Mitgliedstaaten die Anwendung zeitweilig unter der Bedingung aussetzen, dass sie dies der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich mitteilen.~~

~~(2) Nach der Einführung einer zeitweiligen Aussetzung der Anwendung können nach dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung für den Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betroffenen Mitgliedstaates bzw. der betroffenen Mitgliedstaaten Anpassungen der gemäß Artikel 7 Absatz 3 erlassenen Vorschriften vorgenommen werden.~~

KAPITEL ~~IV~~ VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 11

~~Artikel 17~~

~~Überarbeitung der Anhänge~~

~~Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Anhänge, um den technischen oder betrieblichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

~~Aus Gründen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission auf das in Artikel 5 Absatz 5 der Rahmenverordnung genannte Dringlichkeitsverfahren zurückgreifen.~~

↓ neu
☞ Rat

~~☞ [...] ☞~~

~~☞ [...] ☞~~

~~☞ [...] ☞~~

~~☞ [...] ☞~~

~~☞ [...] ☞~~

~~☞ [...] ☞~~

~~☞ [...] ☞~~

↓ 549/2004 (angepasst)

⇒ neu

↻ Rat

Artikel ~~37~~⁵

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum (nachstehend „Ausschuss“ genannt) unterstützt, der sich aus zwei Vertretern jedes Mitgliedstaats zusammensetzt und in dem ~~ein Vertreter der~~ ☒ die ☒ Kommission den Vorsitz führt. Der Ausschuss sorgt für eine angemessene Berücksichtigung der Interessen aller Kategorien von Nutzern. ⇒ Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. ⇐

↻ [...] ↻

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ~~gelten die~~ ☒ gilt ☒ Artikel 5 ~~und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8~~ ⇒ der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ⇐.

~~Die Frist nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.~~

↻ (4) ~~Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Entwurf des Durchführungsrechtsakts nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.~~ ↻

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 4

~~(4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

~~(5) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1, 2, 4 und 6 sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5
(angepasst)

Artikel 3810

⊗ **Konsultation der Beteiligten** ⊗

↓ neu
☉ Rat

(1) Die Mitgliedstaaten, die nationalen Aufsichtsbehörden, ☉ [...] ☉ ☉ das Leistungüberprüfungsgremium (PRB) – falls ein PRB gemäß Artikel 9b benannt wurde – ☉ und der Netzmanager richten Konsultationsverfahren für eine angemessene Einbeziehung der Beteiligten für die Ausübung ihrer Aufgaben bei der Durchführung dieser Verordnung ein.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5
(angepasst)
⇒ neu
☉ Rat

(2) Die Kommission richtet auf ⊗ Unionsebene ⊗ Gemeinschaftsebene ein ~~Anhörungsverfahren~~ ⊗ ☉ [...] ☉ Verfahren ⊗ ein, ⇒ um ☉ [...] ☉ ☉ mit den relevanten Beteiligten ☉ Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Verordnung zu erörtern ⇐. Der gemäß dem Beschluss 98/500/EG ⊗ der Kommission ⊗ eingerichtete Ausschuss für den sektoralen Dialog ist in die ~~Anhörung~~ ⊗ Konsultation ⊗ einzubeziehen. ~~(3) Die Anhörung der Beteiligten erstreckt sich insbesondere auf die Entwicklung und Einführung neuer Konzepte und Technologien im europäischen Flugverkehrsmanagementsnetz.~~ ⇒ Ist für die Zwecke des Absatzes 3 Buchstabe e eine Konsultation in Bezug auf militärische Aspekte erforderlich, so konsultiert die Kommission neben den Mitgliedstaaten auch die Europäische Verteidigungsagentur und ☉ [...] ☉ ☉ die nationalen Militärbehörden ☉ . ⇐

☉ [...] ☉

☉ (3) Für die Zwecke der Absätze 1 und 2 werden gegebenenfalls mindestens die folgenden am Betrieb Beteiligten und nicht am Betrieb Beteiligten konsultiert: ☉

a) Flugsicherungsorganisationen ☒ Anbieter von Flugsicherungsdiensten ☒ ⇒ oder
☞ [...] ☒ Gruppen, die sie vertreten ☒;

↓ neu

b) der Netzmanager;

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5
(angepasst)
⇒ neu
☞ Rat

c) Flughafenbetreiber ⇒ oder ☞ [...] ☒ Gruppen, die sie vertreten ☒;

d) ~~relevante~~ Luftraumnutzer oder ☞ [...] ☒ ~~Luftraumnutzer vertretende~~ Gruppen ☒, die sie
vertreten ☒;

☞ [...] ☒

f) ☒ die ☒ Herstellerindustrie; ~~und~~

g) Vertretungsorgane des Fachpersonals;

↓ neu
☞ Rat

h) ☞ [...] ☒ ☞ nationale Behörden einschließlich der zuständigen nationalen Militärbehörden;

i) Flughafen-Zeitnischenkoordinatoren;

j) ☒ nichtstaatliche Organisationen ☞, die ein Interesse an Luftfahrt oder ATM haben ☒.

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5
(angepasst)
☞ Rat

~~Artikel 6~~

~~Branchenkonsultationsgremium~~

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

☞ Artikel 38a

Beziehungen zu den Beteiligten

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

Beziehungen zu ~~europäischen~~ Drittländern

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5
(angepasst)
⇒ neu
⇒ Rat

Die ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ und die Mitgliedstaaten streben die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Staaten an, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, und unterstützen diese Ausdehnung. Zu diesem Zweck bemühen sie sich ~~entweder~~ im Rahmen von Abkommen mit benachbarten Drittländern ⇒, insbesondere im EUROCONTROL-Raum oder in der ICAO-Region EUR, ☒ ~~oder im Rahmen von Abkommen über funktionale Luftraumblocke~~ ~~darum~~, ☒ den einheitlichen europäischen Luftraum ☒ ~~die Anwendung dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen~~ auf diese Länder auszudehnen. Darüber hinaus bemühen sie sich um eine Zusammenarbeit mit diesen Ländern entweder im Rahmen von Vereinbarungen über ⇒ grenzüberschreitende Erbringung von Diensten mit Drittländern, über die Zusammenarbeit bei der ATM-Modernisierung und über ☒ Netzfunktionen oder im Rahmen der Vereinbarung zwischen der Union und ⇒ [...] ☒ ⇒ EUROCONTROL ☒ zur Schaffung eines allgemeinen Rahmens für eine verstärkte Zusammenarbeit, um die „europaweite Dimension“ des Flugverkehrsmanagements zu stärken.

⇒ Dieser Artikel gilt unbeschadet der Entscheidung der Mitgliedstaaten darüber, ob der einheitliche europäische Luftraum auf ihre überseeischen Länder und Gebiete oder autonomen Gebiete in anderen ICAO-Regionen ausgedehnt werden sollte. ☒

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5

~~Artikel 8~~

~~Durchführungsvorschriften~~

~~(1) Zur Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften kann die Kommission Eurocontrol oder gegebenenfalls einer anderen Stelle Aufträge erteilen, in denen im Hinblick auf die Einhaltung der entsprechenden in dieser Verordnung festgelegten Fristen, die durchzuführenden Arbeiten und der zugehörige Zeitplan angegeben sind. Die Kommission wird nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren tätig.~~



~~(2) Falls die Kommission beabsichtigt, einen Auftrag gemäß Absatz 1 zu erteilen, bemüht sie sich, bestehende Regelungen zur Anhörung der Beteiligten möglichst sinnvoll anzuwenden, soweit diese Regelungen der Praxis der Kommission in Bezug auf Transparenz und Anhörungsverfahren entsprechen und nicht in Widerspruch zu ihren institutionellen Verpflichtungen stehen.~~

↓ neu

↻ Rat

Artikel 40

Unterstützung durch andere Stellen

Die Kommission kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach dieser Verordnung Unterstützung durch andere Stellen anfordern , auch von EUROCONTROL im Rahmen des Abkommens zwischen der Union und EUROCONTROL zur Schaffung eines allgemeinen Rahmens für eine verstärkte Zusammenarbeit .

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 1

Artikel 4

Sicherheitsanforderungen

~~Die Kommission nimmt nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren Durchführungsvorschriften mit den einschlägigen Bestimmungen der Eurocontrol Sicherheitsanforderungen (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) und nachfolgenden Änderungen dieser Anforderungen an, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, gegebenenfalls mit geeigneten Anpassungen.~~

(3) Informationen und Daten, die ~~nach der in Artikel 14 genannten Gebührenregelung zur Verfügung gestellt werden, werden veröffentlicht~~ ⇒ gemäß ~~⌚ [...] ⌚~~ ~~Artikel 13 Absatz 3b, Artikel 13a Absatz 6~~ ~~⌚ [...] ⌚~~, Artikel 13b Absatz 2, ~~⌚ [...] ⌚~~ Artikel 25 Absatz 3 und Artikel 25 Absatz 4 zugänglich gemacht werden oder gemäß Artikel 19 Absatz 6 gemeldet werden ~~⌚~~, insbesondere in Bezug auf die festgestellten Kosten ~~⌚ [...] ⌚~~ ~~und~~ ~~⌚~~ die tatsächlichen Kosten ~~⌚ [...] ⌚~~ der benannten Anbieter von Flugsicherungsdiensten, werden offengelegt ~~⌚~~ – vorbehaltlich des Schutzes der geschäftlichen Interessen einer natürlichen oder juristischen Person, einschließlich des Schutzes des geistigen Eigentums, sofern kein überwiegendes öffentliches Interesse an der Offenlegung besteht ~~⌚~~ . ⇐

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 5
(angepasst)
⇒ neu
⌚ Rat

Artikel 42~~9~~

Sanktionen

Die ~~Sanktionen, die die~~ Mitgliedstaaten ~~⊗~~ erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen ~~⊗~~ insbesondere für von Luftraumnutzern ⇒, Flugplatzbetreibern ⇐ und ~~Dienstleistern~~ ~~⊗~~ Anbietern von Flugsicherungsdiensten ~~⊗~~ begangene Verstöße gegen diese Verordnung und gegen die in Artikel 3 genannten Maßnahmen erlassen ⇒ die auf ihrer Grundlage erlassenen ~~⌚ [...] ⌚~~ Durchführungsrechtsakte zu verhängen sind ⇐ ⇒, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen ⇐ müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

↓ 549/2004

~~Artikel 12~~

~~Überwachung, Beobachtung und Methoden zur Bewertung der Auswirkungen~~

~~(1) Die Überwachung, die Beobachtung und die Methoden zur Bewertung der Auswirkungen stützen sich auf die Vorlage jährlicher Berichte der Mitgliedstaaten über die Durchführung der aufgrund dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen und die gemäß Artikel 3 zu treffenden Maßnahmen.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 6
Buchstabe a

~~(2) Die Kommission unterzieht die Anwendung dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen einer regelmäßigen Überprüfung und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht, und zwar erstmals bis zum 4. Juni 2011 und in der Folge zum Ablauf jedes Bezugszeitraums gemäß Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d. Hierzu kann die Kommission, wenn es für diesen Zweck begründet ist, von den Mitgliedstaaten Informationen anfordern, die über die Informationen hinausgehen, die die Mitgliedstaaten in ihren Berichten gemäß Absatz 1 dieses Artikels vorgelegt haben.~~

↓ 549/2004

~~(3) Zur Erarbeitung der in Absatz 2 genannten Berichte holt die Kommission die Stellungnahme des Ausschusses.~~

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 6
Buchstabe b

~~(4) Die Berichte umfassen eine unter Bezugnahme auf die ursprünglichen Ziele und den künftigen Bedarf vorgenommene Bewertung der Ergebnisse, die mit den aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen erreicht wurden, einschließlich angemessener Informationen über die Entwicklungen in dem Sektor, insbesondere unter wirtschaftlichen, sozialen, umweltbezogenen, beschäftigungspolitischen und technologischen Aspekten, sowie über die Qualität des Dienstes, im Hinblick auf die ursprünglichen Ziele und auf künftige Bedürfnisse.~~

↓ neu
↻ Rat

Artikel 43

Bewertung

(1) Die Kommission führt ↻ [...] ↻ eine Bewertung durch, um die ↻ [...] ↻ ↻ rechtlichen, sozialen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Auswirkungen ↻ dieser Verordnung ↻ und ihren Mehrwert sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene fünf bis acht Jahre nach ihrem Inkrafttreten ↻ zu prüfen. Hierzu kann die Kommission, wenn es für diesen Zweck begründet ist, von den Mitgliedstaaten ↻, auch von deren Militärbehörden, ↻ Informationen anfordern, die für die Anwendung dieser Verordnung relevant sind.

(2) Die Kommission ↻ [...] ↻ ↻ legt ↻ die Ergebnisse ihrer Bewertung ↻ [...] ↻ ↻ dem Europäischen ↻ Parlament und ↻ [...] ↻ ↻ dem ↻ Rat ↻ [...] ↻ ↻ vor ↻. Die Ergebnisse der Bewertung werden veröffentlicht.

↓ 1070/2009 Artikel 2 Absatz 12
(angepasst)

~~Artikel 18a~~

Überprüfung

~~Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis zum 4. Dezember 2012 eine Studie vor, in der die rechtlichen, die Sicherheit und die Branche betreffenden, die wirtschaftlichen und die sozialen Auswirkungen der Anwendung der Marktgrundsätze auf die Erbringung und Benennung von Diensten in den Bereichen Kommunikation, Navigation, Überwachung und Luftfahrtinformationsdienste im Vergleich zu bestehenden oder alternativen Grundsätzen der Organisation behandelt werden und Entwicklungen in den funktionalen Luftraumblöcken und den verfügbaren Technologien berücksichtigt werden.~~

~~KAPITEL IV~~

~~SCHLUSSBESTIMMUNGEN~~

~~Artikel 10~~

~~Überprüfung~~

~~Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Rahmenverordnung erstellt die Kommission eine Prospektivstudie über die Bedingungen für die künftige Anwendung der in den Artikeln 3, 5 und 6 genannten Konzepte auf den unteren Luftraum.~~

~~Auf der Grundlage der Ergebnisse der Studie und entsprechend dem erzielten Fortschritt legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens zum 31. Dezember 2006 einen Bericht und gegebenenfalls einen Vorschlag vor, in dem die Ausweitung der Anwendung dieser Konzepte auf den unteren Luftraum oder sonstige Maßnahmen vorgesehen werden. Wird eine solche Ausweitung in Betracht gezogen, sollten die einschlägigen Entscheidungen vorzugsweise vor dem 31. Dezember 2009 getroffen werden.~~

~~Artikel 44~~13

~~Schutzmaßnahmen~~

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

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

↓ 1070/2009 Artikel 1 Absatz 7

~~Artikel 13a~~

~~Europäische Agentur für Flugsicherheit~~

~~Bei der Durchführung der vorliegenden Verordnung sowie der Verordnungen (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004, (EG) Nr. 552/2004 und Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit¹ stimmen sich die Mitgliedstaaten und die Kommission in Einklang mit ihren jeweiligen Aufgaben gemäß dieser Verordnung gegebenenfalls mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit ab, um sicherzustellen, dass alle Sicherheitsaspekte ordnungsgemäß behandelt werden.~~

¹ ~~ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.~~

↓
→ Rat

Artikel 45

Aufhebung

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

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

↓ 550/2004 (angepasst)

Artikel ~~46~~⁴⁹

Inkrafttreten ☒ und Anwendung ☒

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

~~(2) Die Artikel 7 und 8 treten jedoch erst ein Jahr nach Veröffentlichung der in Artikel 6 genannten gemeinsamen Anforderungen im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.~~

↓ neu
→ Rat

(2) Artikel 3 Absatz 3 → [...] ☒ → und Artikel 25 Absatz 3 gelten ☒ ab dem [Amt für Veröffentlichung: Bitte Datum einfügen: → [...] ☒ → 72 ☒ Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung].

Die Artikel 10 bis 24 gelten ab [...] . Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sowie die auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte gelten jedoch weiterhin für die Zwecke der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung im dritten Bezugszeitraum. Der Durchführungsbeschluss (EU) 2019/709 der Kommission in der am 6. Mai 2019 angenommenen Fassung gilt bis zum Ende des vierten Bezugszeitraums.

Artikel [...] und Artikel 32 gelten für den Netzmanager ab dem Tag, an dem ein Ernennungsbeschluss, der [...] gemäß Artikel 27 Absatz 2 angenommen wurde [...], anwendbar wird.

Artikel 42 gilt ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einsetzen]. Die von den Mitgliedstaaten gemäß dem genannten Artikel erlassenen Maßnahmen gelten ab

- dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: 72 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] in Bezug auf Verstöße gegen Artikel 3 Absatz 3 und Artikel 25 Absatz 3;

- einem Jahr nach Annahme dieser Verordnung in Bezug auf Verstöße gegen die Artikel 10 bis 24.

↓ 550/2004

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

↓ 550/2004

→₁ 1070/2009 Artikel 2 Nummer 13a

→₂ 1070/2009 Artikel 2 Nummer 13b

ANHANG I

→₁ ANFORDERUNGEN AN QUALIFIZIERTE STELLEN ←

→₂ Die qualifizierte Stelle ←

~~muss umfangreiche Erfahrung bei der Bewertung öffentlicher und privater Stellen im Luftverkehrsbereich, insbesondere von Flugsicherungsorganisationen, und in anderen ähnlichen Bereichen auf einem oder mehreren von dieser Verordnung erfassten Gebieten nachweisen können,~~

~~muss über umfassende Regeln und Vorschriften für die regelmäßige Prüfung der vorgenannten Stellen verfügen, die veröffentlicht und durch Forschungs- und Entwicklungsprogramme ständig aktualisiert und verbessert werden,~~

↓ 1070/2009 Artikel 2 Nummer 13b

~~darf nicht von einer Flugsicherungsorganisation, einem Leitungsorgan eines Flughafens oder anderen, die gewerblich in der Erbringung von Flugsicherungsdiensten oder im Luftverkehr tätig sind, kontrolliert werden,~~

~~muss mit für die Aufgabenerfüllung ausreichendem Personal für Technik, Leitung, verwaltungstechnische Unterstützung und Forschung ausgestattet sein,~~

↓ 552/2004

~~6. Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, sofern nicht der Mitgliedstaat nach innerstaatlichem Recht für die Stelle haftet oder der Mitgliedstaat selbst für die Prüfungen unmittelbar verantwortlich ist.~~

~~7. Das Personal der Stelle hat hinsichtlich aller Informationen, von denen es in Durchführung seiner Aufgaben nach dieser Verordnung Kenntnis erlangt, das Berufsgeheimnis zu wahren.~~

~~Sie muss so geleitet und verwaltet werden, dass die Vertraulichkeit der für die Verwaltung erforderlichen Informationen sichergestellt ist.~~

~~Sie muss bereit sein, der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde die einschlägigen Informationen vorzulegen.~~

~~Sie muss ihre Grundsätze und Ziele sowie ihr Engagement bezüglich der Qualität festgelegt und dokumentiert sowie sichergestellt haben, dass diese Grundsätze auf allen Ebenen der Organisation verstanden, umgesetzt und aufrechterhalten werden.~~

~~Sie muss ein wirksames internes Qualitätssicherungssystem auf der Grundlage geeigneter Teile international anerkannter Qualitätsnormen ausgearbeitet, umgesetzt und aufrechterhalten haben, das sie Normen EN 45004 (Stellen, die Inspektionen durchführen) und EN 29001 gemäß den Anforderungen des IACS-Programms zur Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen erfüllt.~~

~~Sie muss ihr Qualitätssicherungssystem durch eine unabhängige Auditstelle zertifizieren lassen, die von den Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen ist, anerkannt ist.~~

↓ 550/2004

☉ Rat

ANHANG III

☉ [...] ☉



ANHANG II

Aufgehobene Verordnungen mit ihren nachfolgenden Änderungen

Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1)	
Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10)	
Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20)	
Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 34)	nur Artikel 1, 2 und 3



ANHANG III

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung 549/2004	Verordnung 550/2004	Verordnung 551/2004	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absätze 1 bis 3			Artikel 1 Absätze 1 bis 3
Artikel 1 Absatz 4			–
–			Artikel 1 Absatz 4
Artikel 2 Nummer 1 Buchstaben a und b			Artikel 2 Nummer 5 Buchstaben a und b
Artikel 2 Nummer 2			Artikel 2 Nummer 1
Artikel 2 Nummer 3			Artikel 2 Nummer 2
–			Artikel 2 Nummer 2a
Artikel 2 Nummer 4			Artikel 2 Nummer 4
–			Artikel 2 Nummer 6
Artikel 2 Nummer 5			Artikel 2 Nummer 3
Artikel 2 Nummer 6			Artikel 2 Nummer 11
Artikel 2 Nummer 7			Artikel 2 Nummer 12
–			Artikel 2 Nummer 13
Artikel 2 Nummer 8			Artikel 2 Nummer 14
Artikel 2 Nummer 9			Artikel 2 Nummer 8
Artikel 2 Nummer 10			Artikel 2 Nummer 9

Artikel 2 Nummer 11			Artikel 2 Nummer 10
Artikel 2 Nummer 12			Artikel 2 Nummer 17
–			Artikel 2 Nummern 18 bis 20
Artikel 2 Nummer 13			Artikel 2 Nummer 16
Artikel 2 Nummer 13a			Artikel 2 Nummer 33
Artikel 2 Nummer 14			–
–			Artikel 2 Nummer 21
–			Artikel 2 Nummer 22
Artikel 2 Nummer 16			Artikel 2 Nummer 23
Artikel 2 Nummer 17			Artikel 2 Nummer 32
Artikel 2 Nummer 18			–
Artikel 2 Nummer 19			Artikel 2 Nummer 24
–			Artikel 2 Nummern 25 und 26
Artikel 2 Nummer 20			Artikel 2 Nummer 31
Artikel 2 Nummer 22			Artikel 2 Nummer 34
Artikel 2 Nummer 23			–
Artikel 2 Nummer 23a			Artikel 2 Nummer 35
–			Artikel 2 Nummern 35b und 35c
Artikel 2 Nummer 23b			Artikel 2 Nummer 15
Artikel 2 Nummern 24 und 25			–

Artikel 2 Nummer 26			Artikel 2 Nummer 36
Artikel 2 Nummer 27			–
Artikel 2 Nummer 28			Artikel 2 Nummer 37
Artikel 2 Nummer 29			Artikel 2 Nummer 38
–			Artikel 2 Nummern 39 und 40
Artikel 2 Nummer 30			Artikel 2 Nummer 41
–			Artikel 2 Nummern 42 und 43
–			Artikel 2 Nummern 43a bis 43c
Artikel 2 Nummer 31			Artikel 2 Nummer 44
–			Artikel 2 Nummer 44a
–			Artikel 2 Nummer 45
Artikel 2 Nummer 32			–
Artikel 2 Nummer 33			Artikel 2 Nummer 46
Artikel 2 Nummer 34			Artikel 2 Nummer 47
–			Artikel 2 Nummern 48 bis 52
Artikel 2 Nummern 35 und 36			–
Artikel 2 Nummer 38			Artikel 2 Nummer 53
Artikel 2 Nummer 39			Artikel 2 Nummer 54

–			Artikel 2 Nummer 56
Artikel 2 Nummer 40			Artikel 2 Nummer 57
Artikel 2 Nummer 41			Artikel 2 Nummer 27
–			Artikel 2 Nummern 28 bis 30
			Artikel 2a
Artikel 3			–
Artikel 4 Absatz 1			Artikel 3 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 2			Artikel 3 Absatz 3
–			Artikel 3 Absatz 4
Artikel 4 Absatz 3			Artikel 3 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 4			
–			
Artikel 4 Absatz 5			Artikel 3 Absatz 9
–			Artikel 4 bis 9
Artikel 5 Absatz 1			Artikel 37 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 2			
Artikel 5 Absatz 3			Artikel 37 Absatz 3
–			Artikel 37 Absatz 4
Artikel 5 Absätze 4 und 5 und Artikel 6			–

Artikel 7			Artikel 39
Artikel 8 Absatz 1			Artikel 40
Artikel 8 Absatz 2			–
–			Artikel 41
Artikel 9			Artikel 42
Artikel 10 Absatz 1			Artikel 38 Absatz 1
Artikel 10 Absatz 2			Artikel 38 Absatz 2
Artikel 10 Absatz 3			Artikel 38 Absatz 3
–			Artikel 38 a
Artikel 11 Absatz 1 Satz 1 und Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d Satz 1 und Satz 3			Artikel 10 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 1 Buchstaben a bis c			Artikel 10 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 2			–
Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a			Artikel 11
Artikel 11 Absatz 3 Buchstaben b und c			Artikel 13 Absätze 1, 3, 3a und 3b
–			Artikel 13 Absätze 1a und 1b
Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe b			Artikel 13 Absatz 2

Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Unterabsatz 1			Artikel 13 Absatz 5
Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Unterabsatz 1			Artikel 13a Absatz 1
–			Artikel 13a Absatz 2
Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a			Artikel 13a Absatz 3
Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Unterabsätze 2 bis 4			Artikel 13a Absätze 4 und 5
–			Artikel 13a Absatz 6
Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d Satz 2			Artikel 13b Absatz 2
–			Artikel 13b Absätze 1 und 2a
Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe e			Artikel 13b Absatz 3
–			Artikel 16 und 17
Artikel 11 Absatz 4 Buchstabe a			Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe a
–			Artikel 10 Absatz 3 Buchstaben b bis d
Artikel 11 Absatz 4 Buchstaben b und c			–
Artikel 11 Absatz 4 Buchstabe d			Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe e

Artikel 11 Absatz 4 Buchstabe e			Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe f
–			Artikel 10 Absatz 3 Buchstaben g bis k
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2			Artikel 18
Artikel 11 Absatz 5			–
Artikel 11 Absatz 6			Artikel 18
–			Artikel 19 bis Artikel 35
Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 12 Absatz 2 bis „in Artikel 3“			Artikel 43 Absatz 1
Artikel 12 Absatz 2 der Teil von Satz 1, der mit „und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht, und zwar erstmals“ anfängt			Artikel 43 Absatz 2
Artikel 12 Absätze 3 und 4			–
Artikel 13			Artikel 44
–			Artikel 45
Artikel 13 a			–
Artikel 14			Artikel 46
	Artikel 1		Artikel 1 Absatz 1
	–		Artikel 1 Absätze 2 bis 4
	–		Artikel 2 und 3

	Artikel 2 Absatz 1		Artikel 4 Absatz 1
	–		
	Artikel 2 Absatz 2		Artikel 4 Absatz 3
	–		Artikel 5 Absatz 1
	Artikel 2 Absatz 3		Artikel 5 Absatz 3
	Artikel 2 Absatz 4		Artikel 5 Absatz 2
	Artikel 2 Absatz 5		Artikel 5 Absatz 4
	Artikel 2 Absatz 6		Artikel 5 Absatz 5
	–		Artikel 5 Absatz 5a
	Artikel 3 bis 6		–
	Artikel 7		Artikel 7 Absatz 1a Buchstabe a
	Artikel 7 Absatz 2		Artikel 7 Absatz 1a Buchstabe c
	Artikel 7 Absatz 3 Satz 1		–
	Artikel 7 Absatz 3 Sätze 2 und 3		–
	Artikel 7 Absatz 4		
			Artikel 6 Absätze 2a und 3
	Artikel 7 Absätze 5 und 6		–
	Artikel 7 Absatz 7		Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2, Artikel 6 Absätze 4 und 5

	Artikel 7 Absätze 8 und 9		–
	–		Artikel 6 Absatz 6
	Artikel 8 Absatz 1		Artikel 7 Absatz 1
	–		Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstaben c und d
	Artikel 8 Absatz 2		Artikel 7 Absatz 2
			Artikel 7 Absatz 2 letzter Satz
	Artikel 8 Absatz 3		Artikel 7 Absatz 3
	Artikel 8 Absätze 4 und 5		–
	Artikel 8 Absatz 6		Artikel 7 Absatz 4
	Artikel 9		Artikel 7a
	Artikel 9a		Artikel 2a
	Artikel 9b		–
	Artikel 10		Artikel 7b
	–		Artikel 9b bis 18
	Artikel 11		Artikel 30
	Artikel 12 Absatz 1		Artikel 25 Absatz 1
	Artikel 12 Absatz 2		Artikel 25 Absatz 1
	Artikel 12 Absatz 3		Artikel 25 Absatz 3
	–		Artikel 25 Absatz 4

	Artikel 12 Absatz 4		Artikel 25 Absatz 2
	–		Artikel 26 bis 28
	Artikel 12 Absatz 5		–
	Artikel 13 Absatz 1		Artikel 9a Absatz 1
	–		
	Artikel 13 Absatz 2		Artikel 9a Absatz 3
	Artikel 13 Absatz 3		Artikel 9a Absatz 4
	–		Artikel 32a bis 34
	Artikel 14		Artikel 19 Absatz 1
	Artikel 15 Absatz 1		Artikel 19 Absatz 2
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe f		Artikel 19 Absatz 3
	–		Artikel 19 Absatz 5
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a		Artikel 20 Absätze 1 und 2
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b Satz 1		Artikel 20 Absatz 2
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b Satz 2		Artikel 20 Absatz 3
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b Satz 3		Artikel 20 Absatz 4
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c		–
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe d		Artikel 20 Absatz 6

	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe e		Artikel 20 Absatz 5
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe f		Artikel 19 Absatz 6 und Artikel 23
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe a		Artikel 22 Absatz 1
	–		Artikel 22 Absätze 2, 3 und 5a
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe b		Artikel 22 Absatz 4
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe c		Artikel 21 Absatz 1
	–		Artikel 21 Absätze 1a und 2
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe d		Artikel 19 Absatz 2
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe e		Artikel 20 Absatz 2 und Artikel 22 Absatz 1
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe f		Artikel 22 Absatz 5
	Artikel 15 Absatz 4		Artikel 23
	Artikel 15a Absatz 1 und Absatz 3 Satz 1		Artikel 35 Absätze 1 und 4
	Artikel 15 a Absatz 2		Artikel 35 Absätze 2 und 4
	Artikel 15a Absatz 3 Sätze 2 bis 4		Artikel 35 Absatz 3
	–		Artikel 37 bis 40

	Artikel 15a Absatz 3 Satz 5		–
	Artikel 16 Absatz 1		Artikel 24 Absatz 1
	Artikel 16 Absatz 2		Artikel 24 Absätze 2 und 3
	Artikel 16 Absatz 3		Artikel 24 Absatz 3
	Artikel 17		–
	Artikel 18 Absatz 1		Artikel 41 Absatz 1
	Artikel 18 Absatz 2		Artikel 41 Absatz 2
	Artikel 18 Absatz 3		Artikel 41 Absatz 3
	–		Artikel 42 bis 45
	Artikel 19		Artikel 46
	Anhang I		–
	Anhang II		–
		Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1
		Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 1
		–	Artikel 1 Absätze 2 und 3
		Artikel 1 Absatz 3	Artikel 1 Absatz 4
		–	Artikel 1 Absätze 5 und 6 sowie Artikel 2 bis 25
		Artikel 1 Absätze 4 und 3	–
		Artikel 3a	Artikel 32
		Artikel 4 und 5	–

		Artikel 6 Absatz 1	Artikel 26 Absatz 1
			Artikel 26 Absatz 1a
		Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 26 Absatz 2
			Artikel 26 Absatz 3
		Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 26 Absatz 4
		–	Artikel 27 Absatz 1
		Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 3 Satz 1	Artikel 27 Absatz 2
		Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 3 Sätze 2 und 3	Artikel 27 Absatz 3
		–	Artikel 27 Absätze 4 bis 7c
		Artikel 6 Absatz 3	–
		Artikel 6 Absatz 4	Artikel 27 Absatz 8
		Artikel 6 Absatz 5	Artikel 26 Absatz 1a
		Artikel 6 Absatz 6	Artikel 26 Absatz 2 Buchstabe b

		Artikel 6 Absätze 7 bis 9	Artikel 27 Absatz 8
		–	Artikel 28 und Artikel 30
		Artikel 7 Absatz 1	Artikel 33 Absatz 1
		Artikel 7 Absatz 2	Artikel 33 Absatz 2
		Artikel 7 Absatz 3	Artikel 33 Absatz 3
			Artikel 33 Absatz 4
		–	Artikel 34 bis 45
		Artikel 8 und Artikel 10	–
		Artikel 11	Artikel 46
