



Brüssel, den 22. Juni 2021  
(OR. en)

9616/21

**Interinstitutionelle Dossiers:**

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

AVIATION 153  
CODEC 859  
IA 112

**ARBEITSDOKUMENT**

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Delegationen

Nr. Vordok.: ST 9490/21 + COR1-5

Nr. Komm.dok.: ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20

Betr.: Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung)

– Allgemeine Ausrichtung (3. Juni 2021)

Die Delegationen erhalten in der Anlage I die allgemeine Ausrichtung des Rates zu dem oben genannten Vorschlag und seinen Anhängen, die der Rat auf seiner 3798. Tagung vom 3. Juni 2021 festgelegt hat.

2013/0186 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums**

**(Neufassung)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union , insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 ,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

---

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup>, die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>4</sup> und die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> wurden in wesentlichen Teilen geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannten Verordnungen neu zu fassen.

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> 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).

- (2) Die Annahme des ersten Pakets von Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum, der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, der Verordnung (EG) Nr. 550/2004, der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup> 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 Rates<sup>7</sup>, 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 Rates<sup>8</sup> aufgehoben, da die für die Interoperabilität von ATM-Systemen, -Komponenten und -Verfahren erforderlichen Vorschriften in jene Verordnung aufgenommen wurden.
- (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.
- (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 Union mit der Flugverkehrskontrolle hoheitliche Befugnisse wahr.

---

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> 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).

- (4a) Diese Verordnung sollte die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago unberührt lassen.
- (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.
- (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 Grundsätze der angemessenen Berichterstattungskultur („Just Culture“) wahren. Die Stellungnahmen und Empfehlungen der Expertengruppe zur menschlichen Dimension<sup>9</sup> des einheitlichen europäischen Luftraums sollten in Erwägung gezogen und berücksichtigt werden.
- (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.
- (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.
- (8) Im Jahr 2004 haben die Mitgliedstaaten eine – von ihnen nunmehr bekräftigte – allgemeine Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum<sup>10</sup> 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.

---

<sup>9</sup> C(2017) 7518 final.

<sup>10</sup> Siehe ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 9.

- (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 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.
- (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 Diensteerbringung 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 zusammenzuschließen.
- (11)
- (12) Den nationalen Aufsichtsbehörden kommt bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums eine Schlüsselrolle zu, weshalb sie zusammenarbeiten sollten, um den Austausch von Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze, bewährte Vorgehensweisen und Verfahren sowie in Bezug auf die Anwendung dieser Verordnung zu ermöglichen und einen gemeinsamen Ansatz zu entwickeln, auch durch eine verstärkte Zusammenarbeit auf regionaler Ebene. Diese Zusammenarbeit sollte regelmäßig stattfinden.
- (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.
- (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 durchgeföhrten 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 durchgeföhrzt 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 Flugverkehrsdienssten, 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 Flugverkehrsdiensste für die Flugplatz- und Anflugkontrolle in Auftrag zu geben. Die Möglichkeit, auf eine solche Auftragsvergabe zurückzugreifen, könnte mehr Flexibilität ermöglichen und Innovationen bei der Dienstleistungserbringung 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 Flugverkehrsdiensste 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 Rates<sup>11</sup> – sofern in der vorliegenden Verordnung nichts anderes bestimmt ist – der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup>, 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.

---

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> 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 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 Flugverkehrsdienssten erbringt oder die von anderen Diensteanbietern in Auftrag gegeben werden, auch wenn der betreffende Anbieter Flugsicherungsdienste und Flugverkehrsdiensste 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 spezifischen Kriterien unterliegen, unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Netzfunktionen. 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 Netzkrise-situationen 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)

(35)

- (36) Die Bereitstellung vollständiger, hochwertiger und aktueller Luftfahrtinformationen hat erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit und einen erleichterten Zugang zum Luftraum der Union und der dortigen Bewegungsmöglichkeiten. Der Zugang zu diesen Daten sollte durch eine geeignete Informationsinfrastruktur erleichtert werden.
- (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 gewährleisten werden.
- (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 Luftverkehrsdienssten 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 Rates<sup>13</sup> ausgeübt werden. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so sollte die Kommission den Entwurf des Durchführungsrechtsakts nicht annehmen.
- (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 Unionsebene sollten auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission<sup>14</sup> eingesetzt wurde, und die Expertengruppe für die menschliche Dimension gehört werden.
- (44) Die Strafmaßnahmen bei Verstößen gegen diese Verordnung sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

(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.

(45)

(46) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraums, wegen der grenzüberschreitenden Dimension der Maßnahme auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher besser auf Unionsebene zu erreichen ist, kann die 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**

#### **Gegenstand und Anwendungsbereich**

- (1) In dieser Verordnung werden die Vorschriften für die Einrichtung und das wirksame Funktionieren des einheitlichen europäischen Luftraums festgelegt, um die Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu stärken, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Luftverkehr in Europa im Hinblick darauf zu steigern, den Anforderungen aller Luftraumnutzer zu entsprechen. Der einheitliche europäische Luftraum besteht aus einem zusammenhängenden europaweiten Netz, einem schrittweise stärker integrierten Luftraum sowie Netzmanagement- und Flugverkehrsmanagementsystemen, deren Grundlage Sicherheit, Effizienz, Interoperabilität und technologische Modernisierung zum Vorteil aller Luftraumnutzer, der Bürgerinnen und Bürger sowie der Umwelt bilden.
- (2) Die Anwendung dieser Verordnung lässt die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und die Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen nach Maßgabe des Artikels 44 unberührt. Diese Verordnung 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.
- (3) Die Anwendung dieser Verordnung lässt die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 unberührt. In diesem Zusammenhang zielt diese Verordnung darauf ab, in den von ihr erfassten Bereichen die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu unterstützen, die sich aus dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen wird und indem gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des Abkommens in dieser Verordnung und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend berücksichtigt werden.

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

## Artikel 2

### **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Flugplatzkontrolldienst“ bezeichnet den Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr.
2. „Flugberatungsdienst“ bezeichnet einen innerhalb eines festgelegten Versorgungsgebietes eingerichteten Dienst, der für die Bereitstellung von Luftfahrtinformationen und -daten zuständig ist, die für die sichere, geordnete und reibungslose Abwicklung von Flügen notwendig sind.
- 2a. „Agentur“ bezeichnet die mit der Verordnung (EU) 2018/1139 errichtete Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit.
3. „Anbieter von Flugsicherungsdiensten“ bezeichnet eine öffentliche oder private Stelle, die einen oder mehrere Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Luftverkehr erbringt.
4. „Flugsicherungsdienste (ANS)“ bezeichnet Flugverkehrsdienste, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS) – einschließlich Dienste, die von den Satelliten der Grundkonstellation des GNSS gesendeten Signale für Flugsicherungszwecke verbessern –, Wetterdienste für die Flugsicherung (MET), Flugberatungsdienste (AIS) und Flugverkehrsdatendienste (ADS).
5. „Flugverkehrskontrolldienst“ bezeichnet einen Dienst, der folgende Aufgaben wahrnimmt:
  - a) Verhinderung von Zusammenstößen
    - i) zwischen Luftfahrzeugen untereinander,

- ii) auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen;
- b) Gewährleistung eines raschen und geordneten Ablaufs des Flugverkehrs.

6. „Flugverkehrsdatendienste“ bezeichnet Dienste, die in der Erhebung, Aggregierung 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.

8. „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.

9. „Flugverkehrsmanagement (ATM)“ bezeichnet die Zusammenfassung der bordseitigen und bodenseitigen Funktionen und Dienste (Flugverkehrsdatendienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung, einschließlich Gestaltung der Flugverfahren), die für die sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen in allen Betriebsphasen erforderlich sind.

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

11. „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. „Luftraummanagement“ bezeichnet eine Planungs- und Überwachungsfunktion, 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.

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

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

15. „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.

16. „Anflugkontrolldienst“ bezeichnet einen Flugverkehrskontrolldienst für ankommende oder abfliegende kontrollierte Flüge.

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

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.

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

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.

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

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

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.

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

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.

31. „EUROCONTROL“ bezeichnet die Europäische Organisation für Flugsicherung, die durch das Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960 gegründet wurde.

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

33. „Europäischer ATM-Masterplan“ bezeichnet den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates<sup>15</sup> gebilligten Plan in der geänderten Fassung.

34. „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.

---

<sup>15</sup>

ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

35. „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;

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

37. „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.

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

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).

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

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.

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

44a. „Am Betrieb Beteiligte“ bezeichnet die zivilen und militärischen Luftraumnutzer, die zivilen und militärischen Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie die Flughafenbetreiber.

45. „Leistungsplan“ bezeichnet einen Plan, der darauf abzielt, die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen zu verbessern.

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

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

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 Bordausrustung 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.

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

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

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.

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

*Artikel 2a*

### **Funktionale Luftraumblöcke**

(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 Luftraumblöcken teilnehmen.

(4) Die Festlegung funktionaler Luftraumblöcke 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.

## **KAPITEL II**

### **NATIONALE AUFSICHTSBEHÖRDEN**

#### *Artikel 3*

##### **Benennung, Errichtung und Anforderungen in Bezug auf nationale Aufsichtsbehörden**

- (1) Die Mitgliedstaaten benennen oder errichten gemeinsam oder einzeln eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde aufgrund dieser Verordnung übertragen werden.
- (2) Die nationale Aufsichtsbehörde übt ihre Befugnisse unparteiisch, unabhängig und transparent aus und werden entsprechend organisiert, mit Personal ausgestattet, verwaltet und finanziert.
- (3) 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 der 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 Rates<sup>16</sup> 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.

(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 nachzukommen.

#### *Artikel 4*

#### **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:

- (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;

---

<sup>16</sup> 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).

- 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.

(3) Jede nationale Aufsichtsbehörde führt – in Zusammenarbeit mit der nationalen zuständigen Behörde, falls es sich um eine andere Stelle handelt – die erforderlichen Überwachungstätigkeiten, gegebenenfalls einschließlich 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. 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.

## 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.

- (3) Im Falle einer Erbringung von Flugsicherungsdiensten in einem Luftraum, für den – insbesondere in Bezug auf funktionale Luftraumblöcke – zwei oder mehr Mitgliedstaaten zuständig 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.
- (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.
- (5) Wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist und im Hinblick auf die regionale Zusammenarbeit können die nationalen Aufsichtsbehörden auch Vereinbarungen über die Aufteilung der Zuständigkeiten für die Aufsichtstätigkeit treffen.
- (5a) Die in diesem Artikel genannten Vereinbarungen werden der Kommission mitgeteilt.

## **KAPITEL III**

# **ERBRINGUNG VON DIENSTEN**

### *Artikel 6*

#### **Erbringung von Diensten durch Anbieter von Flugsicherungsdiensten**

(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.

### **Benennung von 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 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:

- 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 nationalen Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen;
- c) sie haben ihren Hauptgeschäftssitz 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.

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

- a) unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum des benennenden Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen sein müssen;
- b) ihre Hauptbetriebsstätte oder eingetragene Niederlassung im Hoheitsgebiet des benennenden Mitgliedstaats haben müssen;
- c) nur Einrichtungen in dem benennenden Mitgliedstaat nutzen dürfen, sofern die Anwendung dieser Bedingungen eine ungerechtfertigte Einschränkung der Dienstleistungs- oder der Niederlassungsfreiheit bewirkt.

(3) Die Mitgliedstaaten legen die Rechte und Pflichten der gemäß diesem Artikel benannten Anbieter von Flugverkehrsdienssten fest.

(4) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle im Rahmen dieses Artikels getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Benennung von Anbietern von Flugverkehrsdienssten innerhalb bestimmter Luftraumblöcke 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.

#### *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 Flugverkehrsdienste 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; und
- 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.

## *Artikel 10*

### **Leistungssystem**

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

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

- a) unionsweit geltende Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste für jeden Bezugszeitraum in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz;
- b) Leistungspläne mit verbindlichen Leistungszielen und gegebenenfalls Anreizregelungen in den unter Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen für jeden Bezugszeitraum;
- c) periodische Überprüfung, Überwachung und Vergleich der Leistung in den unter Buchstabe a aufgeführten wesentlichen Leistungsbereichen und unter Berücksichtigung der in Abstimmung mit der Agentur festgelegten relevanten Sicherheitsindikatoren.

(3) Das in den Absätzen 1 und 2 genannte Leistungssystem beruht auf:

- a) der Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von einschlägigen Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzmanagement von allen einschlägigen Parteien, einschließlich der 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;
- 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;

- 1) 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 Leistungsplantentwürfen, 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.

## *Artikel 11*

### **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 Leistungsplantentwürfe 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.

(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 Flugverkehrsdienssten erbrachten Flugsicherungsdienste und macht die Ergebnisse dieser Bewertungen – unbeschadet der Vertraulichkeit sensibler Informationen – öffentlich zugänglich.

Die benannten Anbieter von Flugverkehrsdienssten 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 Nickerfüllung 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 Netzeleistungsplanentwurf wird der Kommission zur Bewertung und Annahme vorgelegt.

(2a) Die Kommission bewertet den Netzeleistungsplanentwurf 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 Netzeleistungsplanentwurfs in Bezug auf Daten und unterstützendes Material, einschließlich der zugrunde gelegten wesentlichen Annahmen und Verkehrsprognosen.

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

## *Artikel 17*

### **Überarbeitung von Leistungszielen und Leistungsplänen während des Bezugszeitraums**

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

Sind die Leistungsziele, die in den gemäß Artikel 13a Absatz 6 angenommenen Leistungsplänen enthalten sind, nach einer solchen Überarbeitung 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 Artikel 13 und 13a Anwendung. 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.

Nach der Überarbeitung gemäß Absatz erstellt der Netzmanager einen neuen Netzleistungsplanentwurf. Auf die Annahme dieses neuen Plans findet Artikel 16 Anwendung .

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

(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.

(3) Die Mitgliedstaaten können ein oder mehrere Leistungsziele während eines Bezugszeitraums überarbeiten, wenn Warnschwellen erreicht werden oder wenn nachgewiesen wird , 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 Leistungsplantentwürfe, 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.

## *Artikel 19*

### **Grundsätze der Gebührenregelung**

(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 Gebührensystem 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 Flugverkehrsdienssten 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.

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

## *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 Streckendiensteinheiten 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 Abflugdiensteinheiten 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 Flugverkehrs-diensten 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 Flugverkehrs-diensten 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.

### *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 Flugverkehrsdienssten 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.

### *Artikel 25*

#### **Transparenz der Rechnungslegung von Anbietern von Flugsicherungsdiensten**

(1) Ungeachtet ihrer Eigentumsverhältnisse oder Rechtsform erstellen und veröffentlichen Anbieter von Flugsicherungsdiensten jährlich ihre Rechnungslegung. Die Rechnungslegung muss den von der Union angenommenen internationalen Rechnungslegungsstandards entsprechen. Wenn aufgrund des Rechtsstatus des Anbieters von Flugsicherungsdiensten eine uneingeschränkte Einhaltung der internationalen Rechnungslegungsstandards nicht möglich ist, muss der Anbieter eine weitest mögliche Einhaltung erzielen. Die Anbieter von Flugsicherungsdiensten veröffentlichen einen jährlichen Geschäftsbericht und unterziehen sich bezüglich der in diesem Absatz genannten Rechnungslegung regelmäßig einer unabhängigen Prüfung.

(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden 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.

(3) Zur Verhinderung von Diskriminierung, Quersubventionen und Wettbewerbsverzerrungen führen Anbieter von Flugsicherungsdiensten jeweils getrennte Konten für ihre Flugsicherungsdienste, wie dies erforderlich wäre, wenn diese Dienste von verschiedenen Unternehmen ausgeführt würden. Darüber hinaus führen Anbieter von Flugsicherungsdiensten getrennte Konten für die jeweiligen Tätigkeiten, wenn sie

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

c) Flugsicherungsdienste in der Union und in Drittländern erbringen.

Die festgestellten 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.

## **KAPITEL IV**

### **NETZMANAGEMENT**

#### *Artikel 26*

##### **Netzfunktionen**

(1) Die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes müssen zur nachhaltigen und effizienten Nutzung des Luftraums und knapper Ressourcen beitragen. Sie müssen ferner sicherstellen, dass die Luftraumnutzer Flugverkehr auf ökologisch optimierten Flugwegen durchführen können, und dabei einen fairen und angemessenen Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten ermöglichen und die Überlastung des Luftraums minimieren. Die in Absatz 2 aufgeführten Netzfunktionen 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.

(2) Die in Absatz 1 genannten Netzfunktionen sind Folgende:

- a) Auslegung einer Luftraumstruktur, die das erforderliche Maß an Sicherheit, Kapazität, Flexibilität, Reaktionsfähigkeit, Umwelleistung 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 verwendet werden, insbesondere Funkfrequenzen und Koordinierung von Radar-Transponder-Codes;
- d) Bereitstellung von Kapazitäten für die Flugverkehrskontrolle im Netz im Einklang mit den im verbindlichen NOP festgelegten Verpflichtungen;
- e) Management von Netzkrise-situations;
- 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.

(4) Die Maßnahmen, die zur Durchführung der 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 werden in Koordinierung mit den zivilen und militärischen Behörden insbesondere gemäß vereinbarter Verfahren für die flexible Nutzung des Luftraums ausgeführt.

### *Artikel 27*

#### **Netzmanager**

(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.

(2) Die Kommission benennt EUROCONTROL oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle, um die Aufgaben des Netzmanagers wahrzunehmen. 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 führt seine Aufgaben auf unparteiische und kosteneffiziente Weise aus 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 Erfordernisse des gesamten ATM-Netzes.

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

- 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 den 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.
- (4a) Der Netzmanager schlägt Unterstützungsmaßnahmen zu betrieblichen Angelegenheiten vor, die auf Sicherheit und Effizienz bei der Planung und dem Betrieb des Netzes unter normalen Bedingungen und in Netzkrisensituationen 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.

(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 übertragenen Aufgaben halten müssen, und die Entscheidungsstrukturen des Netzes.

*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.

*Artikel 30*

**Beziehungen zu militärischen Stellen**

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

## KAPITEL V

# LUFTRAUM, INTEROPERABILITÄT UND TECHNOLOGISCHE INNOVATION

### *Artikel 32*

#### **Elektronische Luftfahrtinformationen**

Unbeschadet der Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen durch die Mitgliedstaaten und im Einklang mit dieser Veröffentlichung legt der Netzmanager in Zusammenarbeit mit 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.

## *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 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 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.

## *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 zeitnauer 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.

### *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.

## **KAPITEL VI**

### **SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

#### *Artikel 37*

##### **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 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 gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (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.

#### *Artikel 38*

##### **Konsultation der Beteiligten**

- (1) Die Mitgliedstaaten, die nationalen Aufsichtsbehörden, das Leistungsüberprüfungsgremium (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.

(2) Die Kommission richtet auf Unionsebene ein 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 Konsultation einzubeziehen. 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) Anbieter von Flugsicherungsdiensten oder Gruppen, die sie vertreten;
- b) der Netzmanager;
- c) Flughafenbetreiber oder Gruppen, die sie vertreten;
- d) Luftraumnutzer oder Gruppen, die sie vertreten;
- f) die Herstellerindustrie;
- g) Vertretungsorgane des Fachpersonals;
- h) nationale Behörden einschließlich der zuständigen nationalen Militärbehörden;
- i) Flughafen-Zeitnischenkoordinatoren;
- j) nichtstaatliche Organisationen, die ein Interesse an Luftfahrt oder ATM haben.

### *Artikel 38a*

#### **Beziehungen zu den Beteiligten**

Die Anbieter von Flugverkehrsdienssten 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.

## *Artikel 39*

### **Beziehungen zu Drittländern**

Die Union und die Mitgliedstaaten streben die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Staaten an, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, und unterstützen diese Ausdehnung. Zu diesem Zweck bemühen sie sich im Rahmen von Abkommen mit benachbarten Drittländern, insbesondere im EUROCONTROL-Raum oder in der ICAO-Region EUR, den einheitlichen europäischen Luftraum auf diese Länder auszudehnen. Darüber hinaus bemühen sie sich um eine Zusammenarbeit mit diesen Ländern entweder im Rahmen von Vereinbarungen über 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.

## 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.

## *Artikel 41*

### **Vertraulichkeit**

- (1) Weder die nationalen Aufsichtsbehörden, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die zuständigen nationalen Behörden, noch die Kommission noch das PRB, noch der Netzmanager dürfen Informationen vertraulicher Art weitergeben, dies bezieht sich insbesondere auf Informationen über Anbieter von Flugsicherungsdiensten, deren Geschäftsbeziehungen oder Einnahmen- und Kostenbestandteile.
- (2) Absatz 1 berührt nicht das Recht auf Offenlegung durch nationale Aufsichtsbehörden und die Kommission in den Fällen, in denen dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben wesentlich ist. Dabei muss die Offenlegung verhältnismäßig sein und hat den berechtigten Interessen von Anbietern von Flugsicherungsdiensten, Luftraumnutzern, Flughäfen oder anderen einschlägigen Beteiligten am Schutz ihrer sensiblen Geschäftsinformationen Rechnung zu tragen.
- (3) Informationen und Daten, die 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.

## *Artikel 42*

### **Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen insbesondere von Luftraumnutzern, Flugplatzbetreibern und Anbietern von Flugsicherungsdiensten gegen diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

## *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.

## *Artikel 44*

### **Schutzmaßnahmen**

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

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

## *Artikel 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.

## *Artikel 46*

### **Inkrafttreten und Anwendung**

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

(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 einem Jahr nach ihrer Annahme. 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 27 Absatz 4 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.

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*

## **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 38a
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 35
Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 12 Absatz 2 bis „regelmäßigen Überprüfung“			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 13a			—
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
	e		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 15a 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, und Artikel 2 bis 25
		Artikel 1 Absatz 4 und Artikel 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 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 10	—