



2024/2803

11.11.2024

VERORDNUNG (EU) 2024/2803 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. Oktober 2024

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 ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾, die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ und die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ wurden in wesentlichen Teilen geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannten Verordnungen neu zu fassen.
- (2) Die Annahme des ersten Pakets von Rechtsvorschriften zum Einheitlichen Europäischen Luftraum — nämlich die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 ⁽⁶⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates — 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 ⁽⁷⁾, wurde die Initiative zur Schaffung des Einheitlichen Europäischen Luftraums weiter gestärkt, indem die Konzepte des „Leistungssystems“ und 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 ⁽⁸⁾ aufgehoben, da die für die Interoperabilität von ATM-Systemen, -Komponenten und -Verfahren erforderlichen Vorschriften in die Verordnung (EU) 2018/1139 aufgenommen wurden.

⁽¹⁾ Stellungnahme vom 2. Dezember 2020 (ABl. C 56 vom 16.2.2021, S. 53).

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 12. März 2014 (ABl. C 378 vom 9.11.2017, S. 546) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 26. September 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 22. Oktober 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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 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).

- (3) Um den mit der Verordnung (EU) 2018/1139 eingeführten Änderungen Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, die vorliegende Verordnung an jene Verordnung anzupassen und die letztgenannte Verordnung zu ändern.
- (4) Detaillierte Vorschriften für die Nutzung des Luftraums, Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung sowie Vorschriften und Verfahren für die Gestaltung von Luftraumstrukturen sind in der Verordnung (EU) 2018/1139 geregelt, während die Klassifizierung des Luftraums durch die vorliegende Verordnung geregelt werden sollte.
- (5) In Artikel 1 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) 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.
- (6) Diese Verordnung sollte die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago unberührt lassen.
- (7) 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.
- (8) Damit die Ziele der Erhöhung der Sicherheitsstandards für den Flugverkehr und der Verbesserung der Gesamtleistung des ATM und der Flugsicherungsdienste (ANS) für den allgemeinen Flugverkehr in Europa gleichzeitig umgesetzt werden können, ist der menschliche Faktor zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb die Grundsätze der angemessenen Redlichkeitskultur („Just Culture“) wahren. Die Stellungnahmen und Empfehlungen der mit dem Beschluss (EU) 2023/2109 der Kommission eingerichteten Expertengruppe der Kommission zur menschlichen Dimension des Einheitlichen Europäischen Luftraums⁽⁹⁾ sollten in Erwägung gezogen und berücksichtigt werden.
- (9) Auch Verbesserungen der Klima- und Umweltleistung des ATM tragen — insbesondere durch die Verringerung der Luftverkehrsemissionen — zur Verwirklichung der Ziele bei, die im Übereinkommen von Paris, der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁰⁾, den Schlussfolgerungen des Rates zur Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität sowie der Digitalen Agenda für Europa enthalten sind.
- (10) Eine effizientere Nutzung des Luftraums, die mehr Optionen in Bezug auf optimale Flugwege ermöglicht, würde zu einer höheren Kraftstoffeffizienz und geringeren Emissionen führen. Bei der Optimierung von Flugwegen und Flugprofilen sollten auch verschiedene Klima- und Umweltelemente berücksichtigt werden, um Emissionen und Luftschadstoffe zu verringern. Es sollte eine Methode für die Berücksichtigung dieser verschiedenen Elemente und ihrer wechselseitigen Abhängigkeiten entwickelt werden, insbesondere bei der Ausarbeitung von Leistungsindikatoren.
- (11) 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.
- (12) Im Jahr 2004 haben die Mitgliedstaaten eine — von ihnen nunmehr bekräftigte — allgemeine Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem Einheitlichen Europäischen Luftraum⁽¹¹⁾ abgegeben. Dieser Erklärung zufolge sollten die Mitgliedstaaten insbesondere die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen verstärken und, wenn und so weit wie es von allen betroffenen Mitgliedstaaten für erforderlich gehalten wird, die Zusammenarbeit zwischen ihren Streitkräften in allen Angelegenheiten des Flugverkehrsmanagements erleichtern.
- (13) 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.

⁽⁹⁾ Beschluss (EU) 2023/2109 der Kommission vom 10. Oktober 2023 zur Einsetzung einer Expertengruppe der Kommission zur menschlichen Dimension des einheitlichen europäischen Luftraums und zur Aufhebung des Beschlusses C(2017) 7518 (ABl. L, 2023/2109, 12.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2109/oj>).

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

⁽¹¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 9.

- (14) Artikel 9a der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sah vor, dass die Mitgliedstaaten funktionale Luftraumblöcke einrichten, um die Zusammenarbeit zwischen Anbietern von Flugsicherungsdiensten zu verbessern, damit die Leistung verbessert und Synergien geschaffen werden, und regelte solche Luftraumblöcke. Die Mitgliedstaaten können die Zusammenarbeit und Koordinierung innerhalb solcher zuvor eingerichteten Luftraumblöcke aufrechterhalten, um die Leistung des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des Einheitlichen Europäischen Luftraums zu fördern, insbesondere durch die Vorlage gemeinsamer Leistungspläne, sofern dies insbesondere die effiziente Durchführung dieser Verordnung nicht beeinträchtigt.
- (15) 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 Erbringung von Diensten 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 sein und ihnen ermöglicht werden, im Einklang mit den Grundsätzen der Fairness, Transparenz, Diskriminierungsfreiheit und Verhältnismäßigkeit zu arbeiten. Dies sollte dem nicht entgegenstehen, dass eine nationale Aufsichtsbehörde mit einer anderen Regulierungsbehörde, etwa der nationalen zuständigen Behörde oder der nationalen für Wettbewerb zuständigen Behörde, verbunden ist, wenn die gemeinsame Behörde die Anforderungen an Unabhängigkeit erfüllt und sofern die Entscheidungen hinsichtlich der der nationalen Aufsichtsbehörde im Rahmen der vorliegenden Verordnung übertragenen Aufgaben unabhängig von anderen der gemeinsamen Behörde übertragenen Aufgaben ergehen.
- (16) Geeignete Verfahren für die Ernennung des Personals der nationalen Aufsichtsbehörden sollten dazu beitragen, die Unabhängigkeit dieser Behörden zu gewährleisten. Das Personal der nationalen Aufsichtsbehörden sollte unabhängig handeln, indem es insbesondere Interessenkonflikte zwischen der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vermeidet. Die Vorschriften über Interessenkonflikte für Personal und Personen, die Entscheidungen in Ausübung der in dieser Verordnung festgelegten Befugnisse treffen, sollten auch mögliche Interessenkonflikte verhindern, die sich aus ihrer aktiven Zuteilung zu einer nationalen Aufsichtsbehörde im Zusammenhang mit einer neuen Position in einem beaufsichtigten Unternehmen für den Zeitraum unmittelbar nach dem Ende ihrer Zuteilung zu dieser nationalen Aufsichtsbehörde ergeben.
- (17) Es sollten Verfahren eingerichtet werden, die die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen der nationalen Aufsichtsbehörde und der zuständigen nationalen Behörde gewährleisten, um die ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung zu gewährleisten.
- (18) Die Anforderungen an die Erteilung einer Zertifizierung in Bezug auf finanzielle Solidität, Haftung, Versicherungsschutz sowie Eigentumsverhältnisse und Organisationsstruktur sind eng mit den Sicherheitsanforderungen für die Erbringung von Diensten und der operativen und technischen Aufsicht durch eine zuständige nationale Behörde verknüpft. In Bezug auf Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungstätigkeiten im Zusammenhang mit den in Anhang VIII Nummer 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 aufgeführten Anforderungen an finanzielle Solidität, Haftung, Versicherungsschutz, Eigentumsverhältnisse und Organisationsstruktur sollten die Mitgliedstaaten ihre Verwaltungsverfahren im Einklang mit ihrer nationalen Ausgestaltung organisieren, um eine ordnungsgemäße und effiziente Wahrnehmung der Aufgaben der zuständigen nationalen Behörden und nationalen Aufsichtsbehörden zu gewährleisten.
- (19) 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 im Rahmen des Ausschusses für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden erfolgen.
- (20) Die Zusammenarbeit zwischen den Anbietern von Flugsicherungsdiensten ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Gesamtleistung des europäischen ATM-Systems und sollte gefördert werden.
- (21) Ein Anbieter von Flugsicherungsdiensten sollte in der Union Dienste zu nichtdiskriminierenden Bedingungen anbieten können, wenn er über eine Zulassung/ein Zeugnis oder eine Erklärung gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 verfügt.
- (22) Nach Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2018/1139 und unter den darin festgelegten Bedingungen sollten die Mitgliedstaaten in der Lage sein, die Erbringung der in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Flugsicherungsdienste unter ihrer Verantwortung durch das Militär ohne Zertifizierung zu gestatten, wenn das Militär diese Dienste in erster Linie für andere Luftfahrzeugbewegungen als den allgemeinen Flugverkehr anbietet. In diesen Fällen sollte der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über diese Entscheidung unterrichten.
- (23) Diese Verordnung erfordert keine Zertifizierung der Signale, die von globalen Satellitennavigationssystemen (GNSS) ausgesendet werden.

- (24) Bei der Erbringung gleichwertiger Flugsicherungsdienste sollte es keine Diskriminierung zwischen Luftraumnutzern geben.
- (25) Flugverkehrsdienste sollten exklusiv bereitgestellt werden. Anbieter solcher Dienste sollten Benennungsanforderungen und Anforderungen zur Wahrung des öffentlichen Interesses unterliegen. In diesem Kontext sollte berücksichtigt werden, dass die Erbringung von Flugverkehrsdiensten, die mit der Ausübung von hoheitlichen Befugnissen zusammenhängen und die keinen wirtschaftlichen Charakter aufweisen, von der Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrags ausgenommen ist.
- (26) Das Benennungsverfahren sollte der Notwendigkeit der Kontinuität der Dienste und der langfristigen Investitionsplanung durch die Anbieter von Flugverkehrsdiensten Rechnung tragen. Ungeachtet dessen erfordert der sich rasch wandelnde Kontext der Luftfahrt, dass die Rechte und Pflichten der benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten überwacht werden, um sicherzustellen, dass diese Rechte und Pflichten weiter uneingeschränkt gelten und dass diese Verpflichtungen erfüllt werden. Wenn die Mitgliedstaaten es für erforderlich halten, im Rahmen ihrer Überwachung ein neues Benennungsverfahren einzuleiten, sollten sie in der Lage sein, im Einklang mit dem nationalen Recht denselben Anbieter von Flugverkehrsdiensten zu benennen.
- (27) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Benennung eines Anbieters von Flugverkehrsdiensten nicht durch ihr nationales 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 nationalen Rechts eine ungerechtfertigte Beschränkung der Dienstleistungsfreiheit oder der Niederlassungsfreiheit darstellt, was von Fall zu Fall unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände zu prüfen ist.
- (28) Anbieter von Flugverkehrsdiensten können Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS), Flugberatungsdienste (AIS), Flugverkehrsdatendienste (ADS) oder, in Fällen, in denen Mitgliedstaaten keinen MET-Anbieter benannt haben, Wetterdienste (MET) unter Marktbedingungen oder durch andere Formen von Vereinbarungen in Auftrag geben, falls die Richtlinien 2014/24/EU⁽¹²⁾ und 2014/25/EU⁽¹³⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates nicht gelten, wobei besonderen Situationen wie dem Fehlen auf dem Markt verfügbarer Lösungen und Erwägungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Interesse Rechnung getragen wird. Die Mitgliedstaaten können den Flughafenbetreibern oder einer Gruppe von Flughafenbetreibern gestatten, An- und Abflugdienste für die Flugplatzkontrolle oder Flugverkehrsdienste für die Anflugkontrolle unter Marktbedingungen in Auftrag zu geben.
- (29) Bei der Vergabe von Aufträgen für Flugverkehrsdienste für die Flugplatzkontrolle und die Anflugkontrolle sollte die Festlegung von Leistungszielen gemäß dieser Verordnung nicht gelten. Die Diensteanbieter sollten jedoch Daten über die Leistung der Flugsicherungsdienste bereitstellen. Werden Flugverkehrsdienste für die Flugplatzkontrolle und die Anflugkontrolle in Auftrag gegeben, so sollten die technischen Anforderungen in den Spezifikationen der Ausschreibung Anforderungen an die Qualität der Dienste umfassen.
- (30) Zur Verhinderung von Diskriminierung, Quersubventionierung und Wettbewerbsverzerrungen sollten Anbieter von Flugsicherungsdiensten die Rechnungslegung für ihre Flugsicherungsdienste jeweils getrennt führen, wie dies erforderlich wäre, wenn diese Dienste von verschiedenen Unternehmen ausgeführt würden.
- (31) Gegebenenfalls sollte die Vergabe von Aufträgen über Flugsicherungsdienste im Einklang mit der Richtlinie 2014/24/EU, der Richtlinie 2014/25/EU, den Grundsätzen 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. Die Ausschreibungsverfahren für die Vergabe von Diensten sollten so gestaltet sein, dass die wirksame Teilnahme konkurrierender Anbieter an diesen Verfahren, auch durch regelmäßige Neuaufrufe zum Wettbewerb, ermöglicht wird.
- (32) Das Verkehrsmanagement unbemannter Luftfahrzeuge erfordert die Verfügbarkeit gemeinsamer Informationsdienste (Common Information Services, CIS). Werden CIS von einem einzigen CIS-Anbieter bereitgestellt, der von dem Mitgliedstaat für einen bestimmten U-Space-Luftraum benannt wurde, so sollten die Preise der CIS reguliert werden, um die Kosten eines solchen Verkehrsmanagements zu begrenzen. Die Preise der CIS sollten daher auf den Kosten und einem angemessenen Gewinnaufschlag beruhen und der Genehmigung durch die nationalen Aufsichtsbehörden unterliegen. Werden CIS nicht von einem einzigen CIS-Anbieter bereitgestellt, so wird der individuelle CIS kostenlos bereitgestellt. Um die Erbringung der Dienste zu ermöglichen, sollte CIS-Anbietern der Zugang zu den einschlägigen Betriebsdaten zu fairen, angemessenen und nichtdiskriminierenden Bedingungen gewährt werden.

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- (33) 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 Beteiligten, einschließlich Stellen, die nachweislich ein Interesse daran haben, die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in Erwägung zu ziehen, zu fairen, angemessenen und diskriminierungsfreien Bedingungen zur Verfügung gestellt werden. Die Genauigkeit der Informationen unter anderem über den Luftraumstatus und spezifische Flugverkehrssituationen und ihre rechtzeitige Weitergabe an zivile und militärische Kontrollstellen wirken sich direkt auf die Sicherheit und die Effizienz des Flugbetriebs, einschließlich der Umwelteffizienz von Flügen, aus. Rechtzeitiger Zugang zu aktuellen Informationen über den Luftraumstatus ist entscheidend für alle Parteien, die die zum Zeitpunkt der Einreichung oder erneuten Einreichung ihres Flugplans verfügbaren Luftraumstrukturen nutzen wollen.
- (34) Das Leistungssystem und die Gebührenregelung sollten nicht für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gelten, die an Flughäfen mit weniger als 80 000 Flugbewegungen pro Jahr nach Instrumentenflugregeln (IFR) erbracht werden. Die Festlegung von Leistungszielen für solche Dienste hätte nur einen geringen Mehrwert, da solche Ziele in den meisten Fällen nahe Null liegen würden. Darüber hinaus würde die Aufnahme dieser Dienste in das Leistungssystem und die Gebührenregelung, die durch diese Verordnung festgelegt werden, zu einem unverhältnismäßigen administrativen und finanziellen Aufwand im Vergleich zu den erwarteten Vorteilen in Form einer Leistungsverbesserung und einer besseren Qualität der Dienste führen. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, dass solche Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug dem Leistungssystem und der Gebührenregelung unterliegen.
- (35) Streitkräfte, die Flugsicherungsdienste in erster Linie für andere Luftfahrzeugbewegungen als den allgemeinen Flugverkehr erbringen, einschließlich ihrer Finanzierung, sollten nicht dem Leistungssystem und der Gebührenregelung unterliegen, die durch diese Verordnung festgelegt werden. Daher sollten die Kosten ihrer Dienste nicht als festgestellte Kosten im Sinne dieser Verordnung betrachtet werden. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, dieses System und diese Regelungen auf Streitkräfte anzuwenden, die solche Dienste erbringen. Das Leistungssystem und die Gebührenregelung sollten für Streitkräfte gelten, die Flugsicherungsdienste in erster Linie für den allgemeinen Flugverkehr erbringen.
- (36) 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 unter Marktbedingungen erbracht werden. Das Leistungssystem sollte alle Flugsicherungsdienste abdecken, die ein benannter Anbieter von Flugverkehrsdiensten erbringt oder bei anderen Diensteanbietern in Auftrag gibt, auch wenn der betreffende Diensteanbieter Flugsicherungsdienste und Flugverkehrsdienste erbringt.
- (37) Die Mitgliedstaaten können gemeinsame Leistungspläne für Flugsicherungsdienste entwickeln, um das Leistungsniveau des Flugverkehrsmanagements über das Niveau hinaus zu verbessern, das auf Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten erreichbar wäre, wobei mindestens die Dauer des Bezugszeitraums abzudecken ist; die Mitgliedstaaten sollten in diese gemeinsamen Pläne mindestens ein gemeinsames Ziel und Initiativen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit aufnehmen und dabei den Mehrwert der Festlegung anderer gemeinsamer Ziele, der Durchführung gemeinsamer Auftragsvergaben und der Einrichtung einer gemeinsamen Governance berücksichtigen.
- (38) Beim Erlass von Durchführungsrechtsakten zur Festlegung von Anreizregelungen sollte die Kommission die Anwendbarkeit solcher Regelungen auf Situationen bestimmen, in denen Anbieter von Flugsicherungsdiensten während des Bezugszeitraums die einschlägigen verbindlichen Leistungsziele für Flugsicherungsdienste übererfüllen oder verfehlen. Unbeschadet der Maßnahmen, die der Anbieter von Flugverkehrsdiensten zur Abmilderung der Auswirkungen solcher Ereignisse ergreifen muss, sollten bei den Anwendbarkeitskriterien unvorhersehbare und bedeutende Ereignisse, die sich der Kontrolle des Anbieters von Flugverkehrsdiensten entziehen, gebührend berücksichtigt werden. Um eine bessere Qualität der Dienste zu fördern, sollten das Leistungssystem und die Gebührenregelung einschlägige und geeignete Anreize enthalten. Es sollten finanzielle Anreize gesetzt werden, um in ausgewogener Weise eine bessere Leistung der Flugsicherungsdienste zu fördern, indem die tatsächliche Leistung im Verhältnis zu den verbindlichen Leistungszielen belohnt oder bestraft wird.
- (39) Einnahmen aus Gebühren, die den Luftraumnutzern auferlegt werden, könnten infolge der Anwendung der Anreizregelungen und der Risikoteilungsmechanismen zu finanziellen Überschüssen oder Verlusten für die Anbieter von Flugsicherungsdiensten führen.
- (40) Ein Leistungsüberprüfungsausschuss (Performance Review Board — PRB) sollte eingesetzt werden, um die Kommission bei der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung zu beraten und zu unterstützen. Mit dem Aufbau des PRB sollte gewährleistet werden, dass seine Aufgaben mit dem erforderlichen Fachwissen und der Unabhängigkeit von öffentlichen oder privaten Interessen wahrgenommen werden und dass er sich auf zweckgebundene Ressourcen stützen kann. Der PRB sollte an die Stelle des nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingerichteten Leistungsüberprüfungsgremiums treten und dessen Nachfolger sein.

- (41) Der PRB sollte von einem Sekretariat unterstützt werden, das von der Kommission gestellt wird. Für die Zwecke der Vorbereitung des Inhalts und der Ausrichtung der Stellungnahmen, Empfehlungen, Berichte und Anleitungen des PRB sollte das Sekretariat keine anderen Weisungen als die des PRB selbst annehmen, damit der PRB seine beratende Funktion wahrnehmen kann und die Unabhängigkeit des PRB gewährleistet ist. Hauptaufgabe des Sekretariats sollte es sein, zur unabhängigen Ausübung der Aufgaben des PRB beizutragen.
- (42) Das Personal des Sekretariats unterliegt den im Statut der Beamten der Europäischen Union und der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Union nach Maßgabe der Verordnung (EWG, Euratom, EGKS) Nr. 259/68 des Rates⁽¹⁴⁾ enthaltenen Bestimmungen über das Berufsgeheimnis und über Interessenkonflikte, die seine Unabhängigkeit gewährleisten. Das Auswahlverfahren und die Zulassungskriterien sollten in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt werden, der nicht die Ernennung bestimmter PRB-Mitglieder umfassen oder diese Ernennung in irgendeiner Weise von der Zustimmung der Mitgliedstaaten abhängig machen sollte.
- (43) Angesichts der grenzüberschreitenden und netzbezogenen Aspekte, die mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten verbunden sind, sollte die Streckenflugeleistung anhand unionsweiter Leistungsziele bewertet werden.
- (44) Die nationalen Ziele für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug sollten die Leistung dieser Dienste im Laufe der Zeit verbessern und einen „Gate-to-Gate“-Ansatz für die Regulierung von Flugsicherungsdiensten ermöglichen.
- (45) Die Mitgliedstaaten, die nationalen Aufsichtsbehörden und die Kommission sollten im Leistungssystem und in der Gebührenregelung klar definierte Aufgaben haben, insbesondere in Bezug auf die Ausarbeitung der Leistungspläne, die Genehmigung dieser Pläne und die Überwachung der Leistung der Anbieter von Flugsicherungsdiensten.
- (46) Der wesentliche Leistungsbereich Klima und Umwelt sollte sich mit den Auswirkungen der Luftfahrt auf das Klima und die Umwelt befassen, die von Anbietern von Flugsicherungsdiensten beeinflusst werden können, insbesondere die CO₂-Emissionen. Die Leistungspläne sollten für jeden Bezugszeitraum streckenbezogene Leistungsziele enthalten, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in den wesentlichen Leistungsbereichen Klima und Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz im Einklang stehen, sowie Leistungsziele für den An- und Abflug in den wesentlichen Leistungsbereichen Kapazität und Kosteneffizienz. Zum Zeitpunkt der Annahme dieser Verordnung ermöglichen die verfügbaren Daten nicht die Festlegung wesentlicher Leistungsindikatoren für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug im wesentlichen Leistungsbereich Klima und Umwelt, die gültig, zuverlässig und messbar sind und eine Messung der Auswirkungen in diesem Bereich ermöglichen, die direkt von den Anbietern von Flugsicherungsdiensten beeinflusst werden können. Daher sollten die Mitgliedstaaten erst dann verpflichtet werden, in Leistungspläne verbindliche Ziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug im wesentlichen Leistungsbereich Klima und Umwelt aufzunehmen, wenn die Kommission in einem Durchführungsrechtsakt die wesentlichen Leistungsindikatoren festlegen konnte, die diese Bedingungen erfüllen. Bei der Festlegung verbindlicher Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug, die im Leistungsplan enthalten sind, sollten die örtlichen Gegebenheiten, insbesondere die Anforderungen der lokalen Umweltpolitik, berücksichtigt werden.
- (47) Die Erbringung der Netzfunktionen sollte unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieser Funktionen spezifischen Kriterien unterliegen. Diese Netzfunktionen sollten in den wesentlichen Leistungsbereichen Klima und Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz Leistungszielen unterliegen.
- (48) Die mit dieser Verordnung eingeführte Gebührenregelung sollte unter anderem mit Artikel 15 des Abkommens von Chicago im Einklang stehen. Diese Regelung sollte die Möglichkeit der Mitgliedstaaten unberührt lassen, die Erbringung von Flugsicherungsdiensten, die unter diese Verordnung fallen, aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren, soweit dies gegebenenfalls mit den Wettbewerbsregeln des Vertrags im Einklang steht.
- (49) Die Gebührenregelung sollte auf dem Grundsatz beruhen, dass die Luftraumnutzer die nicht anderweitig abgedeckten Kosten für die Erbringung von Diensten und Funktionen zugunsten von Luftraumnutzern 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, könnten 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 wird und die Verringerung der Umweltauswirkungen der Luftfahrt gefördert wird.

⁽¹⁴⁾ Verordnung (EWG, Euratom, EGKS) Nr. 259/68 des Rates vom 29. Februar 1968 zur Festlegung des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften und der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten dieser Gemeinschaften sowie zur Einführung von Sondermaßnahmen, die vorübergehend auf die Beamten der Kommission anwendbar sind (Statut der Beamten) (ABl. L 56 vom 4.3.1968, S. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259(1)/oj)).

- (50) Kosten, die sich aus dem Internationalen Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherheit der Luftfahrt „Eurocontrol“ vom 13. Dezember 1960 in der zuletzt geänderten Fassung ergeben, könnten in die festgestellten Kosten einbezogen werden, da alle Tätigkeiten, die zum Zeitpunkt der Annahme dieser Verordnung unter dieses Übereinkommen fallen, als mit Flugsicherungsdiensten in Zusammenhang stehend betrachtet werden.
- (51) Die Kommission sollte eine Durchführbarkeitsstudie über die Auswirkungen der Differenzierung der Gebühren auf den Flugverkehr, die Erbringung von Diensten, Verwaltungskosten und Beteiligte sowie über den Beitrag dieser Differenzierung zur Verwirklichung der Ziele des Einheitlichen Europäischen Luftraums durchführen. Ausgehend von dieser Studie sollte die Kommission entscheiden, ob sie einen Durchführungsrechtsakt erlässt, um die einheitliche Anwendung der Differenzierung von Gebühren zu gewährleisten, damit die Luftraumnutzer veranlasst werden, unter Beibehaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus Verbesserungen der Klima- und Umweltleistung insbesondere durch die Nutzung der verfügbaren Strecke mit dem niedrigsten Kraftstoffverbrauch und verstärkte Nutzung alternativer sauberer Antriebstechnologien einschließlich nachhaltiger alternativer Kraftstoffe zu fördern. Auch wenn die Kommission keinen solchen Durchführungsrechtsakt erlässt, sollten die Mitgliedstaaten das Recht haben, die Gebühren so zu differenzieren, dass die Anbieter von Flugverkehrsdiensten und Luftraumnutzer veranlasst werden, Verbesserungen der Dienstqualität wie Kapazitätserhöhungen, Abbau von Verspätungen und nachhaltige Entwicklung zu fördern.
- (52) Im Falle einer Netzkrisensituation, wie etwa einem geopolitischen Konflikt, einer Gesundheitskrise oder einer Naturkatastrophe, die die Erstellung zuverlässiger Verkehrsprognosen verhindert, sollte die Kommission Übergangsbestimmungen einschließlich einer vorübergehenden Aussetzung oder Anpassung des Leistungssystems bis zum Ende der Netzkrisensituation und bis zum Vorliegen neuer zuverlässiger Prognosen annehmen können.
- (53) Unbeschadet des Verfahrens nach Artikel 258 AEUV sollte die Kommission regelmäßig überprüfen, ob die Mitgliedstaaten diese Verordnung einhalten. Bei der Durchführung dieser Überprüfung sollte die Kommission bewerten, ob die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Anbieter von Flugsicherungsdiensten ihren Verpflichtungen nachkommen.
- (54) Es sollten Vorkehrungen getroffen werden, um sicherzustellen, dass die Rechnungslegung der Anbieter von Flugsicherungsdiensten transparent ist, um Quersubventionierungen und daraus resultierende Verzerrungen zu verhindern.
- (55) Die ATM-Netzfunktionen sollten zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems beitragen und die Verwirklichung der unionsweit geltenden Leistungsziele unterstützen. Sie sollten zu einer nachhaltigen, effizienten und ökologisch optimalen Nutzung des Luftraums und knapper Ressourcen führen, den operativen Erfordernissen beim Aufbau der europäischen ATM-Netzinfrastruktur Rechnung tragen und im Falle von Netzkrisensituationen Unterstützung leisten.
- (56) 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 benannt werden.
- (57) In den Jahren 2011 und 2019 benannte die Kommission Eurocontrol als Netzmanager. Um die Aufrechterhaltung des Betriebs bei der Wahrnehmung der ATM-Netzfunktionen zu gewährleisten, könnte dieses Mandat unter den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen verlängert werden.
- (58) Für den Fall, dass der Netzmanager einer anderen Stelle angehört, sollte es eine funktionelle und hierarchische Trennung sowie eine getrennte Buchführung von dieser Stelle geben.
- (59) 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 das Verfahren der Entscheidungsfindung 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 einem solchen Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung sollten die beteiligten Akteure so weit wie möglich mit dem Ziel handeln, die Funktions- und die Leistungsfähigkeit des Netzes zu verbessern, einschließlich der Verwirklichung der unionsweit geltenden Leistungsziele in dem wesentlichen Leistungsbereich Klima und Umwelt, und unbeschadet der Sicherheits- und Verteidigungsbedürfnisse sollte den Interessen des Netzes Vorrang eingeräumt werden, und das Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung sollte so gestaltet sein, dass möglichst Probleme gelöst werden und ein Konsens gefunden wird. Im Rahmen des Verfahrens der kooperativen Entscheidungsfindung für die Wahrnehmung der Netzfunktionen sollten die Mitgliedstaaten für eine angemessene Koordinierung auf nationaler Ebene mit den zivilen und militärischen am Betrieb Beteiligten sorgen. Darüber hinaus sollte ein Netzmanagementgremium eingerichtet werden, das eine angemessene Vertretung der Interessen aller an der Wahrnehmung dieser Funktionen beteiligten Akteure, insbesondere der am Betrieb Beteiligten, 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.

- (60) Um die Kundenorientierung der Anbieter von Flugverkehrsdiensten zu stärken, sollten die einschlägigen Beteiligten bei wichtigen operationellen Entscheidungen der Anbieter von Flugverkehrsdiensten konsultiert werden.
- (61) 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 daher durch eine geeignete Informationsinfrastruktur erleichtert werden.
- (62) 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 Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (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.
- (63) Das Projekt „ATM-Forschung für den einheitlichen europäischen Luftraum“ (Single European Sky ATM Research — SESAR) 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. Für den Zeitraum 2022-2027 unterzeichneten die Europäische Kommission und die Partnerschaft für die SESAR-Errichtung und SESAR-Infrastruktur (SDIP) — ein Konsortium aus 20 großen europäischen Luftraumnutzern, Anbietern von Flugsicherungsdiensten und Flughafenbetreibern sowie Eurocontrol als Netzmanager — eine langfristige Partnerschaftsrahmenvereinbarung, damit die SDIP Aufgaben im Zusammenhang mit der fristgerechten und synchronisierten Durchführung gemeinsamer Vorhaben (Durchführungsverordnung (EU) 2021/116 der Kommission⁽¹⁵⁾) und der Überwachung durch Koordinierung und Unterstützung der betroffenen Beteiligten wahrnehmen kann.
- (64) Das Konzept der gemeinsamen Vorhaben sollte darauf abzielen, die im europäischen ATM-Masterplan vorgesehenen wesentlichen betrieblichen Änderungen, die sich auf das gesamte Netz auswirken und die die erforderliche Reife für die Durchführung erreicht haben, zeitgerecht, koordiniert und synchronisiert umzusetzen. Insbesondere sollten gemeinsame Vorhaben die Einführung neuer digitaler Technologien fördern und beschleunigen. Die Kommission sollte mit der Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse in Bezug auf die Finanzierung der Durchführung gemeinsamer Vorhaben beauftragt werden, um die Einführung des SESAR-Projekts zu beschleunigen.
- (65) Durch die Einhaltung der Anforderungen an ATM-Systeme und -Komponenten gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 sollte die Interoperabilität dieser Systeme und Komponenten zugunsten des Einheitlichen Europäischen Luftraums gewährleistet werden.
- (66) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, insbesondere im Hinblick auf den PRB, auf die Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung, einschließlich bezüglich der Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele und ergänzender Basiswerte, Warnschwellen, aufgeschlüsselter Werte und Benchmark-Gruppen, der Festlegung von Leistungszielen und der Kriterien und Bedingungen für ihre Bewertung, der Ausarbeitung, Bewertung, Genehmigung und Überarbeitung der Leistungspläne, einschließlich gemeinsamer Leistungspläne, und Leistungsziele, der Überwachung der Leistung, einschließlich der Leistung der Netzfunktionen, der Aufteilung der Kosten zwischen Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug, der Festlegung wesentlicher Leistungsindikatoren und Überwachungsindikatoren, der Methodik für Benchmarking und der Anreizregelungen, auf die Vorschriften für die Änderung einer An- und Abfluggebührenzone, auf die Vorschriften für die Bereitstellung von Informationen über Kosten und Gebühren, auf den Inhalt und die Festlegung der Kostengrundlagen für die Gebühren und die Festsetzung der Gebührensätze für Flugsicherungsdienste, Anreizmechanismen und Risikoteilungsmechanismen, die Differenzierung von Gebühren, die Vorschriften über die Modalitäten der Übermittlung von Daten durch die nationalen Aufsichtsbehörden an die Kommission, auf einen Mechanismus zur Bewältigung unvorhersehbarer und signifikanter Ereignisse, die sich wesentlich auf die Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung auswirken, auf die Vorschriften für

⁽¹⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2021/116 der Kommission vom 1. Februar 2021 über die Festlegung des ersten gemeinsamen Vorhabens zur Unterstützung der Durchführung des europäischen Masterplans für das Flugverkehrsmanagement gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 409/2013 der Kommission und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 716/2014 der Kommission (ABl. L 36 vom 2.2.2021, S. 10).

die Wahrnehmung der Netzfunktionen, auf die Benennung des Netzmanagers und die Bedingungen für eine solche Benennung sowie auf die Aufgaben und Funktionen des Netzmanagers, auf das Netzverwaltungsrgremium, auf das Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung und die Entscheidungsstrukturen des Netzes, auf die Anforderungen an die Verfügbarkeit von Betriebsdaten, auf die Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung, auf die Festlegung gemeinsamer Vorhaben und der in diesem Rahmen anwendbaren Governance-Mechanismen sowie auf die Umsetzung der ICAO-Luftraumklassifizierung, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁶⁾ ausgeübt werden. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so sollte die Kommission den Entwurf des Durchführungsrechtsakts nicht annehmen.

- (67) Die Sozial- bzw. Berufsverbände sollten zu allen vorgeschlagenen Maßnahmen, die merkliche soziale, technologische und die menschliche Dimension oder die Leistung betreffende Auswirkungen haben, angehört werden. Auf Unionsebene sollten auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission⁽¹⁷⁾ eingesetzt wurde, und die Expertengruppe der Kommission für die menschliche Dimension des Einheitlichen Europäischen Luftraums gehört werden.
- (68) Die Strafmaßnahmen bei Verstößen gegen diese Verordnung sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.
- (69) 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.
- (70) Es ist angezeigt, die Anforderungen im Zusammenhang mit der Zertifizierung von Anbietern von Flugsicherungsdiensten, die zuvor in der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 festgelegt waren, in die Verordnung (EU) 2018/1139 aufzunehmen, um einen vereinfachten Rechtsrahmen für die Zertifizierung und ein einheitliches Zertifizierungsverfahren zu ermöglichen. Insbesondere sollte vorgesehen werden, dass Anbieter von Flugverkehrsmanagement- und Flugsicherungsdiensten (ATM/ANS) für ihre Zertifizierung eine ausreichende finanzielle Solidität nachweisen und eine angemessene Haftpflicht- und Versicherungsdeckung erlangen, die geltenden Anforderungen an Eigentums- und Organisationsstruktur erfüllen sowie Sicherheitsrisiken bewältigen müssen. Die Bedingungen, die für die erteilten Zulassungen/Zeugnisse gelten können, sollten ebenfalls festgelegt werden.
- (71) Darüber hinaus sollten die grundlegenden Anforderungen an ATM/ANS und Fluglotsen um Anforderungen an Flugverkehrsdatendienste ergänzt werden.
- (72) Bei der Wahrnehmung ihrer Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben in Bezug auf die grundlegenden Anforderungen im Hinblick auf finanzielle Solidität, Haftung, Versicherungsschutz, Eigentumsverhältnisse und Organisationsstruktur sollte sich die zuständige Behörde auf die Bewertungen der nationalen Aufsichtsbehörde stützen, es sei denn, die betreffende zuständige nationale Behörde ist für alle Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung zuständig.
- (73) Da die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004 und (EG) Nr. 551/2004 durch die vorliegende Verordnung ersetzt und aufgehoben werden, sollten die Bezugnahmen in der Verordnung (EU) 2018/1139 auf die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004 und (EG) Nr. 551/2004 aktualisiert werden.
- (74) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Verordnung (EU) 2018/1139, insbesondere in Bezug auf die Bedingungen, die für Zulassungen/Zeugnisse für Anbieter von ATM/ANS gelten können, und in Bezug auf die Vorschriften und Verfahren für die Bewertung und Beaufsichtigung ihrer Einhaltung der grundlegenden Anforderungen in Bezug auf finanzielle Solidität, Haftung, Versicherungsschutz, Eigentumsverhältnisse und Organisationsstruktur durch die nationale Aufsichtsbehörde sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.
- (75) Die Verordnung (EU) 2018/1139 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (76) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verwirklichung eines Einheitlichen Europäischen Luftraums, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen der grenzüberschreitenden Dimension der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in

⁽¹⁶⁾ 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).

⁽¹⁷⁾ Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene (ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27).

Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung 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 Flugverkehrs zu stärken, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr in Europa im Hinblick darauf zu steigern, den Anforderungen aller Luftraumnutzer zu entsprechen. Der Einheitliche Europäische Luftraum besteht aus einem zusammenhängenden europaweiten Netz, 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 55 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 (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) 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 ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen wird und indem gewährleistet wird, dass diese Bestimmungen 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 diese 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 bezeichnet der Ausdruck

1. „Flugplatzkontrolldienst“ den Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr;
2. „Flugberatungsdienst“ oder „AIS“ (aeronautical information service) 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;
3. „Agentur“ die mit der Verordnung (EU) 2018/1139 errichtete Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit;
4. „Anbieter von Flugsicherungsdiensten“ eine öffentliche oder private Stelle, die einen oder mehrere Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr erbringt;
5. „Flugsicherungsdienste“ oder „ANS“ (air navigation service) Flugverkehrsdienste, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (communication, navigation and surveillance, CNS) — einschließlich Dienste, die die von den Satelliten der Grundkonstellation des GNSS gesendeten Signale für Flugsicherungszwecke verbessern —, Wetterdienste für die Flugsicherung (MET), Flugberatungsdienste (AIS) und Flugverkehrsdatendienste (air traffic data services, ADS);

6. „Flugverkehrskontrolldienst“ oder „ATC-Dienst“ (air traffic control) 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;
7. „Flugverkehrsdatendienste“ oder „ADS“ (air traffic data services) Dienste, die in der Erhebung, Aggregation und Integration von Betriebsdaten von Anbietern von Überwachungsdiensten, von Wetterdiensten (MET), Flugberatungsdiensten (AIS) und von Netzfunktionen sowie von anderen einschlägigen Stellen, die Betriebsdaten generieren, und in der Bereitstellung verarbeiteter Daten zu Zwecken der Flugverkehrskontrolle und des Flugverkehrsmanagements bestehen;
8. „Verkehrsflussregelung“ oder „ATFM“ (air traffic flow management) 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“ oder „ATM“ (air traffic management) die Zusammenfassung der bordseitigen und bodenseitigen Funktionen und Dienste, d. h. Flugverkehrsdienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung, einschließlich Gestaltung der Flugverfahren, die für die sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen in allen Betriebsphasen erforderlich sind;
10. „Flugverkehrsdienste“ die verschiedenen Fluginformationsdienste, Flugalarmdienste und Flugverkehrsberatungsdienste sowie ATC-Dienste, d. h. Bezirks-, Anflug- und Flugplatzkontrolldienste;
11. „Luftraumblock“ einen Luftraum mit festgelegten Abmessungen in Raum und Zeit, der aus einem oder mehreren Luftraumstrukturen besteht und in dem Flugsicherungsdienste erbracht werden;
12. „Luftraummanagement“ eine Planungs- und Überwachungsfunktion, die vorrangig dem Zweck dient, die Nutzung des vorhandenen Luftraums durch dynamische Zeituteilung (Timesharing) und, zu bestimmten Zeiten, durch Trennung des Luftraums für verschiedene Kategorien von Luftraumnutzern auf der Grundlage kurzfristiger Erfordernisse zu optimieren;
13. „Luftraumstruktur“ einen spezifischen Luftraumabschnitt, der mit dem Ziel festgelegt wird, den sicheren und optimalen Betrieb von Luftfahrzeugen zu gewährleisten;
14. „Luftraumnutzer“ die Betreiber von Luftfahrzeugen, die gemäß den im allgemeinen Flugverkehr geltenden Regeln betrieben werden;
15. „Flugalarmdienst“ die Bereitstellung eines Dienstes zur Unterrichtung der entsprechenden Organisationen über Luftfahrzeuge, die Hilfe von Such- und Rettungsdiensten benötigen, sowie gegebenenfalls zur Unterstützung derartiger Organisationen;
16. „Anflugkontrolldienst“ einen ATC-Dienst für ankommende oder abfliegende kontrollierte Flüge;
17. „Bezirkskontrolldienst“ einen ATC-Dienst für kontrollierte Flüge in Kontrollbezirken;
18. „Basiswert“ 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“ eine Gruppe von Anbietern von Flugverkehrsdiensten mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld;
20. „aufgeschlüsselter Wert“ 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“ eine Zulassung/ein Zeugnis im Sinne des Artikels 3 Nummer 12 der Verordnung (EU) 2018/1139;
22. „gemeinsamer Informationsdienst“ oder „CIS“ (common information service) 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. „U-Space-Luftraum“ ein von den Mitgliedstaaten ausgewiesenes geografisches UAS-Gebiet, in dem UAS-Betrieb nur mit Unterstützung durch U-Space-Dienste durchgeführt werden darf;
24. „U-Space-Dienst“ einen Dienst, der sich auf digitale Dienste und die Automatisierung von Funktionen stützt, die darauf ausgelegt sind, einen sicheren und effizienten Zugang zum U-Space-Luftraum für eine große Anzahl von UAS zu unterstützen;
25. „Anbieter von U-Space-Diensten“ eine juristische Person, die U-Space-Dienste erbringt;
26. „Kommunikationsdienste“ feste und bewegliche Flugfernmeldedienste zur Sicherstellung von Boden/Boden-, Bord/Boden- und Bord/Bord-Kommunikationsverbindungen für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle;
27. „Komponenten“ sowohl materielle Objekte wie Geräte als auch immaterielle Objekte wie Software, von denen die Interoperabilität des Europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (European air traffic management network, EATMN) abhängt;
28. „Kontrollbezirk“ einen kontrollierten Luftraum, der sich von einer festgelegten Begrenzung oberhalb der Erde an nach oben erstreckt;
29. „kooperative Entscheidungsfindung“ 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;
30. „grenzübergreifende Dienste“ Flugsicherungsdienste, die in einem Mitgliedstaat von einem Diensteanbieter erbracht werden, der seinen Hauptgeschäftssitz in einem anderen Mitgliedstaat hat;
31. „Erklärung“ für die Zwecke des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste eine Erklärung im Sinne des Artikels 3 Nummer 10 der Verordnung (EU) 2018/1139;
32. „Gestaltung von Luftraumstrukturen“ einen Prozess, der gewährleistet, dass fortgeschrittene Navigationsfähigkeiten und -techniken, verbesserte Streckennetze samt zugehöriger Sektoreinteilung, optimierte Luftraumstrukturen und kapazitätssteigernde ATM-Verfahren entwickelt und umgesetzt werden;
33. „Streckengebührenzone“ einen vom Boden bis einschließlich zum oberen Luftraum reichenden Luftraumabschnitt, in dem Streckenflugsicherungsdienste erbracht werden und für den eine einzige Kostengrundlage gilt;
34. „Eurocontrol“ die Europäische Organisation für Flugsicherung, die durch das Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960 gegründet wurde;
35. „Europäisches Flugverkehrsmanagementnetz“ oder „EATMN“ 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;
36. „europäischer ATM-Masterplan“ den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates ⁽¹⁸⁾ gebilligten Plan in der geänderten Fassung;
37. „flexible Luftraumnutzung“ 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, sondern vielmehr als ein zusammenhängender Luftraum angesehen werden sollten, in dem die Erfordernisse aller Nutzer weitestgehend Berücksichtigung finden;
38. „Fluginformationsdienst“ die Bereitstellung eines Dienstes zur Erteilung von Hinweisen und Informationen, die für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zweckdienlich sind;
39. „Gestaltung der Flugverfahren“ alle für die Gestaltung eines Instrumentenflugverfahrens relevanten Aufgaben;

⁽¹⁸⁾ Beschluss 2009/320/EG des Rates vom 30. März 2009 zur Billigung des europäischen Generalplans für das Flugverkehrsmanagement des Projekts „Single European Sky ATM Research“ (SESAR) (ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41).

40. „allgemeiner Flugverkehr“ 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;
41. „Instrumentenflugregeln“ oder „IFR“ Vorschriften, nach denen ein Luftfahrzeug, das mit für die Flugstrecke geeigneten Navigationsgeräten ausgerüstet ist, gemäß den geltenden Anforderungen für den Flugbetrieb geflogen werden kann;
42. „Flugbewegungen nach IFR im Jahr“ die Summe der nach IFR durchgeführten Starts und Landungen, berechnet als Jahresdurchschnitt der drei Kalenderjahre vor dem Jahr, in dem der Entwurf des Leistungsplans vorzulegen ist;
43. „Interoperabilität“ eine Gesamtheit von funktionalen, technischen und betrieblichen Eigenschaften, die für Systeme und Komponenten des EATMN und für die Verfahren für dessen Betrieb vorgeschrieben sind, um dessen sicheren, nahtlosen und effizienten Betrieb zu ermöglichen;
44. „Wetterdienste für die Flugsicherung“ oder „MET“ die Einrichtungen und Dienste, die die für die Navigation erforderlichen Wettervorhersagen, Warnhinweise, Wetterbriefings und Wetterbeobachtungen sowie sonstigen Wetterinformationen und -daten zur Verfügung stellen, die von Staaten für Luftfahrtzwecke bereitgestellt werden;
45. „zuständige nationale Behörde“ eine zuständige nationale Behörde im Sinne des Artikels 3 Nummer 34 der Verordnung (EU) 2018/1139;
46. „nationale Aufsichtsbehörde“ die nationale Stelle bzw. nationalen Stellen, die von einem Mitgliedstaat mit den Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung betraut wurde(n);
47. „Navigationsdienste“ die Einrichtungen und Dienste, die Luftfahrzeuge mit Positions- und Zeitinformationen versorgen;
48. „Netzkrisensituation“ einen Zustand infolge ungewöhnlicher und unvorhergesehener Umstände, bei dem keine Flugverkehrsmanagement- oder Flugsicherungsdienste auf dem erforderlichen Niveau erbracht werden können und der einen schwerwiegenden Verlust von Netzkapazität, ein schwerwiegendes Ungleichgewicht zwischen Netzkapazität und Nachfrage oder einen schwerwiegenden Ausfall des Informationsflusses in oder der Integrität von einem oder mehreren Teilen des Netzes nach sich zieht;
49. „Netzmanager“ die Stelle, die mit den Aufgaben betraut ist, die erforderlich sind, um im Einklang mit Artikel 38 zur Wahrnehmung der in Artikel 37 genannten Netzfunktionen beizutragen;
50. „Netzbetriebsplan“ oder „NOP“ (Network Operations Plan) einen im Weg eines Verfahrens der kooperativen Entscheidungsfindung aufgestellten Plan zur Umsetzung der Ziele der Netzfunktionen auf operativer Ebene und zur Leistung eines Beitrags zu den Leistungszielen;
51. „Netzstrategieplan“ oder „NSP“ (Network Strategy Plan) einen im Wege eines Verfahrens der kooperativen Entscheidungsfindung aufgestellten Plan, der als Richtschnur für die langfristige Entwicklung des Netzes dient;
52. „operationeller Flugverkehr“ alle Flüge, die nicht den für den allgemeinen Flugverkehr festgelegten Bestimmungen entsprechen und für die von den zuständigen nationalen Behörden Vorschriften und Verfahren vorgegeben wurden;
53. „Betriebsdaten“ die Informationen in allen Flugphasen, die von Anbietern von Flugsicherungsdiensten, Luftraumnutzern, Flughafenbetreibern und anderen Beteiligten für betriebliche Zwecke benötigt werden;
54. „am Betrieb Beteiligte“ die zivilen und militärischen Luftraumnutzer, die zivilen und militärischen Anbieter von Flugsicherungsdiensten und die Flughafenbetreiber;
55. „Leistungsplan“ einen Plan, der darauf abzielt, die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen zu verbessern;
56. „Indienststellung“ die erste betriebliche Nutzung nach der anfänglichen Installation oder nach einer Umrüstung eines Systems;
57. „Streckennetz“ ein Netz festgelegter Strecken zur Kanalisierung des allgemeinen Flugverkehrs, wie dies für die Erbringung von ATC-Diensten erforderlich ist;
58. „SESAR-Definitionsphase“ 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 EATMN und der erforderlichen Entwicklungs- und Errichtungsprioritäten umfasst;

59. „SESAR-Errichtungsphase“ die aufeinanderfolgenden Phasen der Industrialisierung und Einführung, in denen folgende Tätigkeiten durchgeführt werden: Normung, Entwicklung und Zertifizierung von Boden- und Bordausrüstung und Verfahren, die für die Umsetzung von SESAR-Lösungen erforderlich sind (Industrialisierung), und Auftragsvergabe, Installation und Indienststellung von Ausrüstungen und Systemen auf der Grundlage von SESAR-Lösungen, einschließlich der zugehörigen Betriebsverfahren (Einführung);
60. „SESAR-Entwicklungsphase“ die Phase, in der Forschungs-, Entwicklungs- und Validierungstätigkeiten zur Bereitstellung ausgereifter SESAR-Lösungen durchgeführt werden;
61. „SESAR-Projekt“ 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;
62. „SESAR-Lösung“ ein anwendbares Ergebnis der SESAR-Entwicklungsphase, mit dem neue oder verbesserte standardisierte und interoperable Betriebsverfahren oder Technologien eingeführt werden;
63. „Überwachungsdienste“ die Einrichtungen und Dienste, die zur Ermittlung der jeweiligen Position von Luftfahrzeugen verwendet werden, um so eine sichere Staffelfung zu ermöglichen;
64. „System“ die Zusammenfassung bord- und bodengestützter Komponenten sowie weltraumgestützte Ausrüstungen; es bietet Unterstützung für Flugsicherungsdienste in allen Flugphasen;
65. „An- und Abfluggebührenzone“ einen Flughafen oder eine Gruppe von Flughäfen im Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, an dem oder an denen Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug erbracht werden und für den oder die eine einzige Kostengrundlage gilt;
66. „Umrüstung“ Änderungsarbeiten, die eine Änderung der betrieblichen Merkmale eines Systems bewirken;
67. „Nutzung von Luftraumstrukturen“ die Art und Weise, in der Luftraumstrukturen operativ genutzt werden; dies unterscheidet sich vom Luftraummanagement im Sinne der Nummer 12.

Artikel 3

Funktionale Luftraumblöcke

Die Mitgliedstaaten können die Zusammenarbeit und Koordinierung im Luftraum der funktionalen Luftraumblöcke, die zuvor gemäß Artikel 9a der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 eingerichtet wurden, um die Leistungsfähigkeit des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des Einheitlichen Europäischen Luftraums zu fördern, beibehalten, insbesondere durch die Vorlage gemeinsamer Leistungspläne gemäß Artikel 23 Absatz 7 der vorliegenden Verordnung, sofern dies die effiziente Durchführung dieser Verordnung nicht beeinträchtigt und die Kosten im Zusammenhang mit funktionalen Luftraumblöcken als Teil der Daten, die im Rahmen der Gebührenregelung gemäß den Artikeln 29 bis 36 der vorliegenden Verordnung bereitzustellen sind, getrennt gemeldet werden.

KAPITEL II

NATIONALE AUFSICHTSBEHÖRDEN

Artikel 4

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 einer solchen Behörde aufgrund dieser Verordnung übertragen werden.
- (2) Die nationale Aufsichtsbehörde übt ihre Befugnisse unparteiisch, unabhängig und transparent aus und wird entsprechend organisiert, mit Personal ausgestattet, verwaltet und finanziert.
- (3) Unbeschadet des Absatzes 1 sind die nationalen Aufsichtsbehörden von jedem Anbieter von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf Organisation, Hierarchie und Beschlussfassung unabhängig, und sie sind entweder rechtlich oder organisatorisch von Anbietern von Flugsicherungsdiensten getrennt. Zudem haben Anbieter von Flugsicherungsdiensten keine Entscheidungsbefugnis hinsichtlich der Zuweisung der Haushaltsmittel der nationalen Aufsichtsbehörden. Sofern diese Unabhängigkeit gewährleistet ist, kann eine nationale Aufsichtsbehörde Teil desselben nationalen Ministeriums oder derselben nationalen Verwaltung sein wie ein Anbieter von Flugsicherungsdiensten.

(4) Ist eine nationale Aufsichtsbehörde nicht von einem Anbieter von Flugsicherungsdiensten rechtlich getrennt, so teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission mit, welche Maßnahmen er ergriffen hat, um zu gewährleisten, dass die nationale Aufsichtsbehörde die Anforderungen des Absatzes 3 erfüllt, und dokumentiert, wie seine Unabhängigkeit erreicht wird, wobei er diese Unabhängigkeit belegt. Sind die nationale Aufsichtsbehörde und der Anbieter von Flugsicherungsdiensten Teil derselben Verwaltung, so darf zu diesem Zweck die nationale Aufsichtsbehörde Weisungen von einer hierarchischen Ebene dieser Verwaltung, die gegenüber dem Anbieter von Flugsicherungsdiensten weisungsbefugt ist, weder anfordern noch entgegennehmen, sofern ihre Aufgaben gemäß Artikel 5 und damit verbundene Entscheidungen betroffen sind.

(5) Eine nationale Aufsichtsbehörde kann mit einer anderen Regulierungsbehörde, etwa einer in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates⁽¹⁹⁾ genannten zuständigen nationalen Behörde, verbunden sein, sofern die Entscheidungen hinsichtlich der der nationalen Aufsichtsbehörde im Rahmen der vorliegenden Verordnung übertragenen Aufgaben unabhängig von anderen der gemeinsamen Behörde übertragenen Aufgaben ergehen. In diesem Fall muss die gemeinsame Behörde die in diesem Artikel festgelegten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllen.

Die nationale Aufsichtsbehörde wird in Angelegenheiten im Zusammenhang mit den Aufgaben gemäß Artikel 5 der vorliegenden Verordnung so vertreten, dass die Unabhängigkeit ihrer Entscheidungen gewährleistet ist.

(6) Unbeschadet des nationalen Rechts zur Einstellung öffentlicher Bediensteter stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass das Personal ihrer nationalen Aufsichtsbehörden, einschließlich des Personals auf Zeit, über klare und transparente Einstellungsverfahren eingestellt wird, sodass seine Unabhängigkeit gewährleistet ist, und dass das Personal der nationalen Aufsichtsbehörden auf der Grundlage spezifischer Qualifikationen, einschließlich angemessener Kompetenz und einschlägiger Erfahrung, ausgewählt wird oder dass es eine angemessene Schulung erhält, um die Aufgaben gemäß Artikel 5 wirksam wahrnehmen zu können.

Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften zur Vermeidung von Interessenkonflikten des Personals fest, einschließlich Personen, die in Ausübung der Befugnisse nach Kapitel III der vorliegenden Verordnung Entscheidungen treffen, sodass die nationalen Aufsichtsbehörden die Aufgaben gemäß Artikel 5 unabhängig wahrnehmen können.

(7) Unbeschadet des Artikels 30 Absatz 3 gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass die nationalen Aufsichtsbehörden über die notwendigen Finanzmittel und Kapazitäten verfügen, um die Aufgaben gemäß Artikel 5 wirksam und fristgerecht wahrzunehmen.

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

Artikel 5

Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden

(1) Eine nationale Aufsichtsbehörde nimmt die ihr nach dieser Verordnung und nach der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakten zugewiesenen Aufgaben wahr. Insbesondere hat eine nationale Aufsichtsbehörde folgende Aufgaben:

- a) Bewertung und Beaufsichtigung der Erfüllung der in Anhang VIII Nummer 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Anforderungen im Hinblick auf finanzielle Solidität, Haftung, Versicherungsschutz, Eigentumsverhältnisse und Organisationsstruktur und der in den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 43 der genannten Verordnung enthaltenen Anforderungen;
- b) Überprüfung der Einhaltung und Erfüllung der in Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 11 Absatz 6 Buchstabe d aufgeführten nationalen Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen durch die Diensteanbieter, sofern der Mitgliedstaat diese Aufgabe nicht einer anderen Behörde übertragen hat; beschließt ein Mitgliedstaat, diese Aufgabe einer anderen Behörde zu übertragen, so unterrichtet er die Kommission darüber;
- c) unbeschadet der Richtlinie 2014/25/EU und der Richtlinie 2014/24/EU gegebenenfalls und in geeigneter Weise Beitrag zur ordnungsgemäßen Anwendung der Anforderungen für die Auftragsvergabe gemäß Artikel 11 der vorliegenden Verordnung;
- d) Bewertung und Billigung der Preisfestsetzung für die Erbringung gemeinsamer Informationsdienste gemäß Artikel 12;

⁽¹⁹⁾ 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) Umsetzung und Überwachung des Leistungssystems und der Gebührenregelung im Einklang mit den Artikeln 21 bis 27 und 29 bis 32 und im Rahmen der gemäß diesen Artikeln übertragenen Aufgaben sowie im Einklang mit den Durchführungsrechtsakten gemäß den Artikeln 28 und 33;
- f) Beaufsichtigung der Anwendung dieser Verordnung im Hinblick auf die Transparenz der Rechnungslegung der Anbieter von Flugsicherungsdiensten im Einklang mit Artikel 36.

Für die Zwecke von Buchstabe a kann ein Mitgliedstaat beschließen, die Bewertung und Beaufsichtigung der Einhaltung der unter dem genannten Buchstaben festgelegten Anforderungen durch die Anbieter von Flugsicherungsdiensten seiner zuständigen nationalen Behörde zuzuweisen; in diesem Fall stellt der Mitgliedstaat sicher, dass die zuständige nationale Behörde über ausreichende Ressourcen und Fachkenntnisse verfügt, um diese Aufgaben wahrzunehmen, und unterrichtet die Kommission darüber.

(2) Jede nationale Aufsichtsbehörde führt — in Zusammenarbeit mit der zuständigen nationalen Behörde unbeschadet des Artikels 4 Absatz 5 — die erforderlichen Überwachungstätigkeiten, gegebenenfalls einschließlich Inspektionen und Audits, durch, um etwaige Fälle von Nichteinhaltung der Anforderungen dieser Verordnung sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte seitens der unter ihrer Aufsicht stehenden Stellen festzustellen.

Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 der vorliegenden Verordnung übermittelt die nationale Aufsichtsbehörde der zuständigen nationalen Behörde ihre Bewertung der Einhaltung der in Anhang VIII Nummer 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 aufgeführten Anforderungen durch den Anbieter von Flugsicherungsdiensten im Hinblick auf finanzielle Solidität, Haftung, Versicherungsschutz, Eigentumsverhältnisse und Organisationsstruktur. Diese Bewertung umfasst gegebenenfalls eine Empfehlung zur Änderung, zur Einschränkung, zur Aufhebung oder zum Widerruf der Zulassung/des Zeugnisses nach Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139.

Im Falle der Nichteinhaltung anderer Anforderungen dieser Verordnung seitens der gemäß dieser Verordnung unter ihrer Aufsicht stehenden Stellen setzt die nationale Aufsichtsbehörde die erforderlichen Abhilfemaßnahmen durch.

Die betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten, Flughafenbetreiber und Anbieter gemeinsamer Informationsdienste halten alle von den nationalen Aufsichtsbehörden in diesem Zusammenhang getroffenen Durchsetzungsmaßnahmen ein.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen die von den nationalen Aufsichtsbehörden nach dem vorliegenden Artikel getroffenen Entscheidungen gemäß den nationalen Rechtsvorschriften Rechtsmittel eingelegt werden können.

Artikel 6

Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden

(1) Die nationalen Aufsichtsbehörden tauschen im Rahmen des in Artikel 18 genannten Ausschusses für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden Informationen aus, die für andere nationale Aufsichtsbehörden relevant sind, insbesondere Informationen über ihre Arbeit und ihr Verfahren der Entscheidungsfindung, bewährte Vorgehensweisen und Verfahren sowie über die Anwendung dieser Verordnung.

(2) Die nationalen Aufsichtsbehörden arbeiten, gegebenenfalls im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei ihren Aufgaben gemäß Artikel 5 sowie bei der Durchführung von Untersuchungen und Umfragen zusammen.

(3) Im Falle einer grenzübergreifenden Erbringung von Flugsicherungsdiensten in Lufträumen, für die zwei oder mehr Mitgliedstaaten zuständig sind, stellen die betreffenden Mitgliedstaaten sicher, dass die erforderlichen Vereinbarungen über die Aufsicht über diese Dienste geschlossen werden. Die betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden erleichtern die Erbringung dieser grenzübergreifenden Dienste durch Anbieter von Flugsicherungsdiensten und können geeignete Arbeitsvereinbarungen oder Aufsichtspläne einrichten, in denen die Durchführung ihrer Zusammenarbeit festgelegt wird.

(4) Im Fall einer grenzübergreifenden 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 5 Absatz 1 festgelegten 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.

(6) Die in diesem Artikel genannten Vereinbarungen werden der Kommission von den betreffenden Mitgliedstaaten mitgeteilt.

KAPITEL III
ERBRINGUNG VON DIENSTEN

Artikel 7

Erbringung von Diensten durch Anbieter von Flugsicherungsdiensten

- (1) Unbeschadet des Artikels 8, des Artikels 10 und des Artikels 11 Absatz 6 der vorliegenden Verordnung sind Stellen, die die Anforderungen der Artikel 40 und 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte gemäß Artikel 43 bzw. Artikel 47 der genannten Verordnung erfüllen, berechtigt, zu nichtdiskriminierenden Bedingungen Flugsicherungsdienste für Luftraumnutzer in der Union zu erbringen.
- (2) Unbeschadet der sich aus Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 der vorliegenden Verordnung ergebenden nationalen Ausgestaltung sind die nationalen Aufsichtsbehörden des Mitgliedstaats, dessen zuständige nationale Behörde nach Artikel 62 der Verordnung (EU) 2018/1139 für die in Artikel 41 jener Verordnung genannte Zertifizierung zuständig ist, für die Aufgaben gemäß dem vorliegenden Artikel hinsichtlich der Bewertung der Einhaltung der in Anhang VIII Nummer 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 aufgeführten grundlegenden Anforderungen im Hinblick auf finanzielle Solidität, Haftung, Versicherungsschutz, Eigentumsverhältnisse und Organisationsstruktur zuständig.
- (3) Unbeschadet der sich aus Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 der vorliegenden Verordnung ergebenden nationalen Ausgestaltung müssen die nationalen Aufsichtsbehörden im Hinblick auf die Feststellung, ob eine Stelle die in Anhang VIII Nummer 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 aufgeführten grundlegenden Anforderungen im Hinblick auf finanzielle Solidität, Haftung, Versicherungsschutz, Eigentumsverhältnisse und Organisationsstruktur sowie die in den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 43 der genannten Verordnung enthaltenen Anforderungen einhält,
- a) bewerten, ob ein Antragsteller auf Zertifizierung im Einklang mit Artikel 41 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 die in Anhang VIII Nummer 7 der genannten Verordnung aufgeführten grundlegenden Anforderungen im Hinblick auf finanzielle Solidität, Haftung, Versicherungsschutz, Eigentumsverhältnisse und Organisationsstruktur sowie die in den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 43 der genannten Verordnung enthaltenen Anforderungen einhält, und ihre Bewertung der zuständigen Behörde gemäß Artikel 62 der genannten Verordnung vorlegen;
- b) nach Artikel 5 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung die Aufsicht über Inhaber einer/eines gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 erteilten Zulassung/Zeugnisses im Hinblick auf die Einhaltung der in Anhang VIII Nummer 7 der genannten Verordnung aufgeführten grundlegenden Anforderungen im Hinblick auf finanzielle Solidität, Haftung, Versicherungsschutz, Eigentumsverhältnisse und Organisationsstruktur sowie die in den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 43 der genannten Verordnung enthaltenen Anforderungen ausüben.
- (4) Unbeschadet des Absatzes 1 der vorliegenden Verordnung und vorbehaltlich der in Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten Bedingungen können die Mitgliedstaaten in dem gesamten unter ihre Zuständigkeit fallenden Luftraum oder in einem Teil davon die Erbringung von Flugsicherungsdiensten gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/1139 durch das Militär ohne Zertifizierung gestatten, wenn das Militär diese Dienste in erster Linie für andere Luftfahrzeugbewegungen als den allgemeinen Flugverkehr anbietet. In diesen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über diese Entscheidung.

Artikel 8

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 die Anbieter von Flugverkehrsdiensten die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen unbeschadet des Artikels 11 Absatz 3 erfüllen.
- (2) 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 eine gültige Erklärung gemäß Artikel 41 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2018/1139, unbeschadet des Artikels 7 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung;
- b) sie erfüllen die nationalen Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen;
- c) sie haben ihren Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats; und

- d) sie sind zu mehr als 50 % im Eigentum von Mitgliedstaaten oder Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten und werden tatsächlich von ihnen kontrolliert, 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 oder der die Bedingungen hinsichtlich Eigentum und Kontrolle 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 Luftraum angrenzt, für den dieses Drittland zuständig ist.

(3) Die Benennung eines Anbieters von Flugverkehrsdiensten darf nicht an Bedingungen geknüpft sein, wonach dieser Anbieter

- a) unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum des benennenden Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen sein muss;
- b) seine Hauptbetriebsstätte oder eingetragene Niederlassung im Hoheitsgebiet des benennenden Mitgliedstaats haben muss; oder
- c) nur Einrichtungen in dem benennenden Mitgliedstaat nutzen darf,

wenn die Anwendung einer solchen Bedingung eine Einschränkung der Dienstleistungs- oder der Niederlassungsfreiheit bewirkt, die nicht durch ein legitimes, im Allgemeininteresse liegendes Ziel, etwa die öffentliche Ordnung oder Sicherheit, gerechtfertigt ist und in keinem angemessenen Verhältnis zu diesem Ziel steht.

(4) Gegebenenfalls legen die Mitgliedstaaten die Rechte und Pflichten der gemäß diesem Artikel benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten fest. Diese Pflichten können Bedingungen für die zeitnahe Bereitstellung relevanter Informationen umfassen, die zur Identifizierung aller Luftfahrzeugbewegungen im Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich geeignet sind.

(5) Die Mitgliedstaaten bewerten die Rechte und Pflichten gemäß Absatz 4 und die Einhaltung der sich aus dieser Verordnung und der Verordnung (EU) 2018/1139 ergebenden Pflichten regelmäßig oder immer dann, wenn sie relevante Änderungen bei der Erbringung der Dienste feststellen, und treffen, falls sie es für notwendig halten, geeignete Entscheidungen über die Benennung der betreffenden Anbieter von Flugverkehrsdiensten, unbeschadet der Aufrechterhaltung der Dienste.

(6) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle auf Grundlage dieses Artikels getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Benennung eines Anbieters von Flugverkehrsdiensten innerhalb bestimmter Luftraumblöcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Artikel 9

Beziehungen zwischen Anbietern von Flugsicherungsdiensten

(1) Unbeschadet des Artikels 7 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung können Anbieter von Flugsicherungsdiensten die Dienste anderer Diensteanbieter in Anspruch nehmen, die über ein Zeugnis verfügen oder die ihre Befähigung im Einklang mit Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 erklärt haben. Eine solche Zusammenarbeit erfolgt gegebenenfalls im Einklang mit Artikel 11 der vorliegenden Verordnung.

Für gemäß Artikel 8 benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten und für gemäß Artikel 10 benannte MET-Anbieter muss eine solche 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, einschließlich jeglicher geltenden finanziellen Regelungen, und die von jedem Anbieter wahrgenommenen Funktionen festgelegt werden. Diese Vereinbarungen werden der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde und der betreffenden zuständigen nationalen Behörde übermittelt.

Artikel 10

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 Sicherheitsabwägungen Rechnung getragen wird.

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

Artikel 11

Bedingungen für die Erbringung von CNS-, AIS-, ADS- und MET- Diensten sowie von Flugverkehrsdiensten für Anflug- und Flugplatzkontrolle

(1) Unbeschadet der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁰⁾ und der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²¹⁾ können benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten gegebenenfalls beschließen, CNS-, AIS- oder ADS-Dienste oder, in Fällen, in denen Mitgliedstaaten keinen MET-Anbieter im Einklang mit Artikel 10 benannt haben, MET-Dienste unter Marktbedingungen in Auftrag zu geben, einschließlich durch die Vergabe öffentlicher Aufträge, oder durch andere Formen von Vereinbarungen, falls die genannten Richtlinien nicht gelten, wobei besonderen Situationen wie dem Fehlen verfügbarer Lösungen auf dem Markt und Erwägungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Interesse Rechnung getragen wird.

(2) Die Mitgliedstaaten können den Flughafenbetreibern oder einer Gruppe von Flughafenbetreibern gestatten, Flugverkehrsdienste für die Flugplatzkontrolle und/oder Flugverkehrsdienste für die Anflugkontrolle unter Marktbedingungen in Auftrag zu geben. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten von den Flughafenbetreibern eine angemessene Begründung dafür verlangen, dass damit eine Verbesserung der Qualität der Dienste zum Vorteil der Luftraumnutzer unter Wahrung des erforderlichen Sicherheitsniveaus möglich sein wird.

(3) Wird die Auftragsvergabe gemäß Absatz 2 gestattet, so stellt der betreffende Flughafenbetreiber oder eine Gruppe von Flughafenbetreibern sicher, dass die technischen Anforderungen in den Spezifikationen der Ausschreibung Anforderungen an die Qualität der Dienste umfassen. Die Mitgliedstaaten benennen den Diensteanbieter, der als Ergebnis des in diesem Absatz genannten Vergabeverfahrens ausgewählt worden ist.

(4) Werden Flugsicherungsdienste zu Marktbedingungen in Auftrag gegeben, so werden die Vergabeverfahren für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Einklang mit den Grundsätzen der Gleichbehandlung, der Nichtdiskriminierung und der Transparenz sowie mit den geltenden Bestimmungen des Vertrags und gegebenenfalls im Einklang mit den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU durchgeführt.

(5) Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass bei der Erbringung von Streckenflugverkehrsdiensten die Anforderung in Bezug auf die getrennte Rechnungslegung gemäß Artikel 36 Absatz 3 erfüllt wird.

Darüber hinaus ergreift der betreffende Mitgliedstaat, wenn der Anbieter von Flugsicherungsdiensten beabsichtigt, sich an Vergabeverfahren für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten gemäß den Absätzen 1 und 2 zu beteiligen, geeignete Maßnahmen, um Quersubventionierung mit anderen Flugsicherungsdiensten zu vermeiden.

(6) Ein Anbieter von CNS-, AIS-, ADS-, MET- oder 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, 2 oder 3 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 der Verordnung (EU) 2018/1139, unbeschadet des Artikels 7 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung;
- b) er hat seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- c) er ist zu mehr als 50 % im Eigentum von Mitgliedstaaten oder Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten und wird tatsächlich von ihnen kontrolliert, 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; und
- d) er erfüllt die nationalen Sicherheits- und Verteidigungsanforderungen.

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ 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).

Abweichend von diesem Absatz kann jeder Anbieter globaler Satellitendienste, dem vor dem Inkrafttreten 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.

(7) Die Artikel 23, 24, 25 und 27 sowie die diese Artikel betreffenden Durchführungsbestimmungen gemäß Artikel 28 gelten nicht für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die nach einem gemäß den Absätzen 2 und 3 des vorliegenden Artikels durchgeführten Vergabeverfahren benannt wurden. Die betreffenden Anbieter von Flugverkehrsdiensten stellen der nationalen Aufsichtsbehörde Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten in den in Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe a aufgeführten wesentlichen Leistungsbereichen und im Sicherheitsbereich zur Verfügung. Die nationale Aufsichtsbehörde stellt diese Informationen unverzüglich der Kommission zur Verfügung.

(8) Unbeschadet der Richtlinien 2014/25/EU oder 2014/24/EU sorgen die Mitgliedstaaten bei der erstmaligen Vergabe eines Auftrags für einen Flugverkehrsdienst für die Anflugkontrolle oder die Flugplatzkontrolle gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels an einem bestimmten Flughafen, und wenn wesentliche Bedingungen eine Änderung der Spezifikationen der Ausschreibung erforderlich machen würden, für die Überprüfung der technischen Anforderungen an die Qualität der Dienste, die in den Spezifikationen der Ausschreibung für diesen betreffenden Dienst enthalten sind.

Artikel 12

Erbringung gemeinsamer Informationsdienste

(1) Werden gemeinsame Informationsdienste (common information services — CIS) erbracht, müssen die bereitgestellten Daten die Integrität und Qualität aufweisen, die für ein sicheres Flugverkehrsmanagement bei unbemannten Luftfahrzeugen notwendig sind, um die gemeinsame Nutzung des Luftraums zusammen mit bemannten Luftfahrzeugen zu ermöglichen.

(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) sie sind zu mehr als 50 % im Eigentum von Mitgliedstaaten oder Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten und werden tatsächlich von ihnen kontrolliert, 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.

(3) Werden CIS von einem einzigen CIS-Anbieter bereitgestellt, der von dem Mitgliedstaat für einen bestimmten U-Space-Luftraum benannt wurde, beruht der Preis für diese Dienste auf den festen und variablen Kosten für die Erbringung des betreffenden Dienstes und kann zusätzlich einen Aufschlag enthalten, der das Risiko-Rendite-Verhältnis angemessen widerspiegelt. Werden CIS nicht von einem einzigen CIS-Anbieter bereitgestellt, so wird der individuelle CIS kostenlos bereitgestellt.

(4) Die Kosten, auf deren Grundlage der Preis für die CIS festgesetzt wird, werden getrennt von allen anderen Tätigkeiten des betreffenden Diensteanbieters dargelegt und der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde zugänglich gemacht. Diese Kosten werden unbeschadet des Artikels 52 Absatz 3 öffentlich zugänglich gemacht.

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

(6) Die für den 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 und die Anbieter von U-Space-Diensten 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 30 fallen und sofern nicht von den Mitgliedstaaten andere Finanzmittel zur Deckung dieser Kosten verwendet werden.

*Artikel 13***Einrichtung und Rolle des Leistungsüberprüfungsausschusses**

- (1) Es wird ein unabhängiger und unparteiischer beratender Leistungsüberprüfungsausschuss (Performance Review Board — im Folgenden „PRB“) eingesetzt. Der PRB wird von seinem Vorsitzenden vertreten und von einem Sekretariat unterstützt.
- (2) Die Rolle des PRB besteht in der Unterstützung der Kommission bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit der detaillierten Funktionsweise des Leistungssystems und der Gebührenregelung, die in den Artikeln 21 bis 27 beziehungsweise 29 bis 32 festgelegt ist, sowie gemäß Artikel 34 und gemäß den in den Artikeln 28 und 33 genannten Durchführungsrechtsakten. Zu diesem Zweck legt der PRB der Kommission gemäß den von ihr festgelegten Prioritäten Stellungnahmen, Empfehlungen, Anleitungen und Berichte vor.
- (3) Der PRB gibt Anleitungen zur Unterstützung der nationalen Aufsichtsbehörden heraus und unterstützt diese auf Anfrage bei der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung.
- (4) Die vom PRB angenommenen oder bereitgestellten Stellungnahmen, Berichte und Anleitungen sind nicht verbindlich. Der PRB hat eine rein beratende Rolle. Er hat abgesehen von der Annahme seiner Stellungnahmen, Empfehlungen, Anleitungen und Berichte keine Regulierungsfunktion oder sonstigen Entscheidungsbefugnisse.

*Artikel 14***Zusammensetzung des PRB**

- (1) Der PRB setzt sich aus sieben Mitgliedern einschließlich seines Vorsitzes zusammen. Die Mitglieder des PRB sind Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Union oder Staatsangehörige von Drittländern, mit denen die Union eine Vereinbarung geschlossen hat, nach der diese Länder die einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts auf dem Gebiet des Flugverkehrsmanagements sowie das Leistungssystem und die Gebührenregelung anwenden. Die Amtszeit der Mitglieder des PRB beträgt fünf Jahre und ist nicht verlängerbar.
- (2) Die Mitglieder des PRB einschließlich des Vorsitzes werden auf der Grundlage ihrer Verdienste und ihrer für das Flugverkehrsmanagement, Flugsicherungsdienste oder die wirtschaftliche Regulierung netzgebundener Wirtschaftszweige relevanten Fähigkeiten und Erfahrungen gemäß den Auswahl- und Zulassungskriterien, die in dem gemäß Artikel 20 erlassenen Durchführungsrechtsakt festgelegt sind, ernannt. Im Rahmen des Ernennungsverfahrens für diese Mitglieder wird eine ausgewogene Vertretung von Kompetenz und Fachwissen sowie von Geschlecht und geografischer Herkunft sichergestellt.
- (3) Die Kommission erstellt im Anschluss an einen öffentlichen Aufruf zur Interessenbekundung die Liste von Kandidaten für die Mitgliedschaft und den Vorsitz des PRB, die die Bedingungen nach Absatz 2 erfüllen.

Die Mitglieder und der Vorsitz des PRB werden von der Kommission nach Konsultation der Mitgliedstaaten und im Anschluss an ein auf der Grundlage von Artikel 20 festgelegtes Auswahlverfahren aus dieser Liste ernannt.

- (4) Die Kommission kann auf der Grundlage der in Absatz 3 Unterabsatz 1 genannten Liste eine Reserveliste erstellen.

Wenn ein Mitglied keinen wirksamen Beitrag mehr zur Arbeit des PRB leisten kann, zurücktritt oder die in diesem Artikel festgelegten Bedingungen nicht mehr erfüllt, wird es für seine verbleibende Amtszeit durch eine Person auf der Reserveliste ersetzt, die gemäß dem in Absatz 3 Unterabsatz 2 genannten Verfahren ernannt wird.

- (5) Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten über die Ergebnisse der Aufforderungen zur Einreichung von Bewerbungen und über die in den Absätzen 3 und 4 genannten Listen.

*Artikel 15***Unabhängigkeit des PRB**

- (1) Unbeschadet des Artikels 16 Absatz 6 holen die Mitglieder des PRB weder Weisungen von Regierungen, Einrichtungen, Personen oder Stellen ein noch nehmen sie solche entgegen. Der PRB ist bei der Annahme seiner Stellungnahmen, Empfehlungen, Berichte und Anleitungen völlig unabhängig.
- (2) Die Mitglieder des PRB sind unparteiisch und handeln unabhängig von jedem äußeren Einfluss sowie im öffentlichen Interesse.

Zu diesem Zweck weisen sie ihre Unabhängigkeit und das Nichtvorliegen von Interessenkonflikten nach und unterliegen dem Berufsgeheimnis gemäß den Vorschriften, die in dem gemäß Artikel 20 erlassenen Durchführungsrechtsakt festgelegt sind.

Artikel 16

Verfahren und Funktionsweise des PRB

- (1) Der PRB entscheidet mit einfacher Mehrheit seiner Mitglieder, wobei ein Konsens angestrebt wird. Jedes Mitglied, einschließlich des Vorsitzes, hat eine Stimme.
- (2) Der PRB gibt sich eine Geschäftsordnung und legt seine Arbeitsvereinbarungen im Einklang mit den internen Vorschriften der Kommission für Expertengruppen fest.
- (3) Die Kommission kann ohne Stimmrecht den Sitzungen des PRB beiwohnen, mit Ausnahme der abschließenden Beratungen des PRB zur Annahme seiner Stellungnahmen, Empfehlungen, Berichte und Anleitungen. Die in Artikel 49 Absatz 3 genannten einschlägigen Beteiligten können auf Ad-hoc-Basis ohne Stimmrecht zu den Sitzungen des PRB eingeladen werden, mit Ausnahme der abschließenden Beratungen des PRB zur Annahme seiner Stellungnahmen, Empfehlungen, Berichte und Anleitungen.
- (4) Der PRB arbeitet auf der Grundlage eines jährlichen Arbeitsprogramms, das er im Einklang mit den Prioritäten der Kommission erstellt. In diesem Arbeitsprogramm wird die in Artikel 13 Absatz 2 festgelegte Rolle des PRB uneingeschränkt geachtet und es werden im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel alle zur Unterstützung der Kommission im Hinblick auf die Aufgaben der Kommission gemäß Artikel 13 Absatz 2, einschließlich um der Kommission die Einhaltung der für die Durchführung ihrer Aufgaben erforderlichen Fristen zu ermöglichen, nötigen Tätigkeiten aufgenommen. Der PRB nimmt das Arbeitsprogramm nach Anhörung der Kommission an. Der PRB legt einen Jahresbericht zur Veröffentlichung durch die Kommission vor. Das jährliche Arbeitsprogramm und der Jahresbericht werden den Mitgliedstaaten von der Kommission vorgelegt. Der Jahresbericht umfasst alle Tätigkeiten des PRB und enthält Informationen über die Kosten des PRB.
- (5) Die Kommission gewährt dem PRB Zugang zu allen für die Wahrnehmung seiner beratenden Rolle relevanten Informationen.
- (6) Die Kommission überwacht die Funktionsweise des PRB und dessen Einhaltung dieser Verordnung und unterrichtet die Mitgliedstaaten regelmäßig über die Fortschritte der Arbeit des PRB.

Artikel 17

Sekretariat des PRB

- (1) Die Kommission stellt das Sekretariat des PRB, einschließlich der erforderlichen analytischen, administrativen und technischen Unterstützung, und trägt dabei den vom PRB angegebenen Bedürfnissen Rechnung.
- (2) Hauptaufgabe des Sekretariats ist es, zur unabhängigen Ausübung der Aufgaben des PRB beizutragen. Für die Zwecke der Vorbereitung des Inhalts und der Ausrichtung der Stellungnahmen, Empfehlungen, Berichte und Anleitungen des PRB unterstützt das Sekretariat den PRB und nimmt dabei keine anderen Weisungen als die des PRB an, damit er seine Aufgabe erfüllen kann. Das Sekretariat wird mit den für die Erfüllung seiner Aufgaben angemessenen Ressourcen ausgestattet.

Artikel 18

Ausschuss für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden

- (1) Es wird ein Ausschuss für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden eingesetzt.
- (2) Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden
 - a) tauscht Informationen über die Arbeit der nationalen Aufsichtsbehörden und Entscheidungsgrundsätze, bewährte Vorgehensweisen und Verfahren im Hinblick auf die Anwendung der Verordnung aus;
 - b) gibt dem PRB Empfehlungen zu den von ihm herauszugebenden Anleitungen und Berichten;
 - c) gibt dem PRB Empfehlungen für Punkte zur Ergänzung des jährlichen Arbeitsprogramms des PRB.

(3) Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden setzt sich aus einem Vertreter und einem Stellvertreter der nationalen Aufsichtsbehörde jedes Mitgliedstaats zusammen, die beide von der nationalen Aufsichtsbehörde benannt werden. Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden wählt aus dem Kreis seiner Mitglieder einen Vorsitz und einen stellvertretenden Vorsitz. Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden nimmt seine Entscheidungen mit einfacher Mehrheit seiner Mitglieder an. Die Kommission kann den Sitzungen des Ausschusses für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden ohne Stimmrecht beiwohnen. Der PRB kann auf Ad-hoc-Basis ohne Stimmrecht zu diesen Sitzungen eingeladen werden. Drittländer können vorbehaltlich der einvernehmlichen Zustimmung der Mitglieder des Ausschusses für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden auf Ad-hoc-Basis ohne Stimmrecht zu diesen Sitzungen eingeladen werden.

(4) Das in Artikel 17 genannte Sekretariat leistet dem Ausschuss für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden die erforderliche administrative und technische Unterstützung.

Artikel 19

Finanzierung des PRB

Die im Zusammenhang mit dem Leistungsüberprüfungsausschuss, dem Sekretariat und dem Ausschuss für die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörden anfallenden Kosten werden aus dem Haushalt der Union finanziert.

Artikel 20

Durchführungsrechtsakte zum PRB

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften für die Durchführung der Artikel 13 bis 19, unter anderem in Bezug auf

- a) die Aufgaben und die Funktionsweise des PRB;
- b) das Verfahren für die Auswahl der Mitglieder des PRB, einschließlich des Vorsitzenden;
- c) Vorschriften zur Vermeidung von Interessenkonflikten und zur Wahrung der Unabhängigkeit des PRB.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Artikel 21

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 22 bis 28 angewandt.

(2) Dieser Artikel und die Artikel 22 bis 28 gelten nicht für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug, die auf Flughäfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, für das der Vertrag Geltung hat, mit weniger als 80 000 Flugbewegungen nach IFR im Jahr erbracht werden. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, dass die genannten Artikel auf diese Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug Anwendung finden.

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

- a) die wesentlichen Leistungsbereiche Klima und Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz;
- b) unionsweit geltende Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste für jeden Bezugszeitraum in den unter Buchstabe a) genannten wesentlichen Leistungsbereichen;
- c) Leistungspläne, die für jeden Bezugszeitraum Folgendes enthalten:
 - i) verbindliche Leistungsziele und gegebenenfalls Anreizregelungen für Streckenflugsicherungsdienste in den unter Buchstabe a) genannten wesentlichen Leistungsbereichen;
 - ii) verbindliche Leistungsziele und gegebenenfalls Anreizregelungen für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug in den wesentlichen Leistungsbereichen Kosteneffizienz und Kapazität; und

- iii) falls die Kommission auf der Grundlage von Artikel 28 Buchstabe g unter den dort festgelegten Bedingungen einen Durchführungsrechtsakt erlassen hat, mit dem wesentliche Leistungsindikatoren für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug im wesentlichen Leistungsbereich Klima und Umwelt festgelegt werden, verbindliche Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug in diesem wesentlichen Leistungsbereich Klima und Umwelt und gegebenenfalls Anreizregelungen;
 - d) regelmäßige Überprüfung und Überwachung der Leistung in den unter Buchstabe a aufgeführten wesentlichen Leistungsbereichen und der in Abstimmung mit der Agentur festgelegten relevanten Sicherheitsindikatoren.
- (4) Das in den Absätzen 1 und 3 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 3 Buchstabe a des vorliegenden Artikels genannten wesentlichen Leistungsbereichen, unbeschadet des Absatzes 3 Buchstabe c Ziffer iii des vorliegenden Artikels und des Artikels 28 Buchstabe g;
 - c) Indikatoren für die Überwachung der Leistung in den in Absatz 3 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen und in Abstimmung mit der Agentur festgelegten relevanten Sicherheitsindikatoren;
 - d) einer Methode zur Berechnung der aufgeschlüsselten Werte;
 - e) Verfahren für die Aufstellung und Überarbeitung von Leistungsplänen und Leistungszielen für Flugsicherungsdienste und für das Netzmanagement sowie den Mustern, dem Inhalt und den Zeitplänen derartiger Pläne;
 - f) der Bewertung der Leistungsplanentwürfe und Leistungsziele für Flugsicherungsdienste und Netzmanagement;
 - g) der Überwachung der Leistungspläne, einschließlich geeigneter Warnverfahren für die Überarbeitung der Leistungspläne und -ziele und die Überarbeitung der unionsweit geltenden Leistungsziele während eines Bezugszeitraums;
 - h) einem Leistungsvergleich zwischen den gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten Anbietern von Flugsicherungsdiensten (Benchmarking), falls angezeigt;
 - i) Anreizregelungen, einschließlich finanzieller Positiv- und Negativanreize;
 - j) Risikoteilungsmechanismen in Bezug auf Verkehr und Kosten;
 - k) Zeitplänen für die Festlegung von Zielen, die Bewertung der Leistungspläne und -ziele, die Überwachung und den Leistungsvergleich;
 - l) von der Kommission erstellten allgemeinen Grundsätzen für eine verhältnismäßige Aufteilung der gemeinsamen Kosten von Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug zwischen den beiden Kategorien von Diensten;
 - m) Mechanismen für den Umgang mit unvorhersehbaren und signifikanten Ereignissen, die wesentliche Auswirkungen auf die Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung haben.

Die unter Buchstabe i genannten finanziellen Positiv- und Negativanreize müssen im Verhältnis zum Ausmaß der Abweichung der erzielten Leistung vom Leistungsziel stehen. Sie müssen den Auswirkungen auf das Netz und dem Ausmaß, in dem der Anbieter von Flugsicherungsdiensten über angemessene Mittel zur Minderung der Auswirkungen externer Faktoren verfügt, Rechnung tragen. Die Positiv- und Negativanreize werden auf einem Niveau festgesetzt, das die Dienstqualität effektiv fördert, und sie dürfen die Fähigkeit der Anbieter von Flugsicherungsdiensten, ihren Verpflichtungen aus der Verordnung (EU) 2018/1139, einschließlich zur finanziellen Solidität, nachzukommen, nicht beeinträchtigen.

Um die unter Buchstabe l genannten allgemeinen Grundsätze festzulegen, überprüft die Kommission die bestehenden nationalen Kriterien für die Aufteilung der gemeinsamen Kosten von Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug, und sie konsultiert die nationalen Aufsichtsbehörden und Beteiligten. Auf der Grundlage dieser Überprüfung legt die Kommission diese allgemeinen Grundsätze spätestens zwölf Monate vor Beginn jedes Bezugszeitraums fest oder aktualisiert sie gegebenenfalls.

(5) Bei der Festlegung der in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele, der Ausarbeitung und Bewertung von Leistungsplanentwürfen sowie der Überwachung und dem Leistungsvergleich der Flugsicherungsdienste und des Netzmanagements werden die Auswirkungen lokaler Gegebenheiten sowie gegebenenfalls externer Faktoren berücksichtigt, für deren Minderung dem Anbieter von Flugsicherungsdiensten keine angemessenen Mittel zur Verfügung stehen.

Die Auswirkungen lokaler Gegebenheiten, die bereits bei der Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele gemäß Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe d und bei der Festlegung der aufgeschlüsselten Werte gemäß Artikel 22 Absatz 1 berücksichtigt wurden, werden in der Folge bei der Bewertung der Übereinstimmung der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele mit unionsweit geltenden Leistungszielen zur Rechtfertigung der Abweichung der erstgenannten Ziele von den letztgenannten Zielen nicht berücksichtigt. Die Auswirkungen lokaler Gegebenheiten, die bereits bei der Festlegung der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele berücksichtigt wurden, werden in der Folge bei der Überwachung der Erreichung dieser Ziele nicht berücksichtigt.

(6) Das Niveau der in Absatz 3 Buchstabe c Ziffer iii genannten Leistungsziele wird unter Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten, insbesondere der Anforderungen der lokalen Umweltpolitik, festgelegt.

(7) Für die Zwecke der Umsetzung des mit dieser Verordnung errichteten Leistungssystems wird der Tatsache Rechnung getragen, dass Streckenflugsicherungsdienste, Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug und Netzfunktionen unterschiedliche Merkmale haben und daher entsprechend zu behandeln sind, einschließlich — sofern erforderlich — für die Zwecke der Leistungsmessung.

Artikel 22

Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele

(1) Nach den Absätzen 2 und 3 des vorliegenden Artikels erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, mit denen die unionsweit geltenden Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste in den in Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen für jeden Bezugszeitraum festgelegt werden und die Dauer dieses Zeitraums festgesetzt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

In Verbindung mit jenen unionsweit geltenden Leistungszielen kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen ergänzende Basiswerte, Warnschwellen, aufgeschlüsselte Werte und Benchmark-Gruppen festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Die unionsweit geltenden Leistungsziele nach Absatz 1 und die von den Mitgliedstaaten definierten Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste und Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug auf nationaler Ebene nach Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe c werden auf der Grundlage der folgenden wesentlichen Kriterien festgelegt:

- a) Sie streben allmähliche Verbesserungen der klima- und umweltbezogenen, betrieblichen und wirtschaftlichen Leistung der Flugsicherungsdienste an;
- 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 21 Absatz 3 Buchstaben a und c genannten wesentlichen Leistungsbereichen und der Notwendigkeit der Angleichung an die Ziele der Verordnung (EU) 2021/1119;
- d) sie tragen den lokalen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten Rechnung;
- e) sie tragen den in Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe d genannten Sicherheitsindikatoren Rechnung.

(3) Für die Zwecke der Vorbereitung ihrer Beschlüsse über unionsweit geltende Leistungsziele und — sofern in Anwendung von Artikel 22 Absatz 1 festgelegt — über ergänzende Basiswerte und aufgeschlüsselte Werte oder Benchmark-Gruppen konsultiert die Kommission die nationalen Behörden, Eurocontrol, den Netzmanager und die am Betrieb Beteiligten und holt von ihnen alle erforderlichen Beiträge ein.

Artikel 23

Leistungspläne und Leistungsziele für Flugsicherungsdienste

- (1) Die Mitgliedstaaten legen für jeden Bezugszeitraum einen Leistungsplanentwurf gemäß diesem Artikel fest.
- (2) Die gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten Anbieter von Flugsicherungsdiensten erstellen für jeden Bezugszeitraum und für die von ihnen erbrachten und gegebenenfalls an andere Anbieter vergebenen Flugsicherungsdienste Beiträge für den Leistungsplanentwurf und legen diese der nationalen Aufsichtsbehörde vor.

Die nationale Aufsichtsbehörde kann verlangen, dass diese Beiträge in Form eines Leistungsplanentwurfs vorgelegt werden.

Diese Beiträge werden von den gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten Anbietern von Flugsicherungsdiensten nach der Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele erstellt, und zwar rechtzeitig, damit die nationale Aufsichtsbehörde die in Absatz 5 des vorliegenden Artikels festgesetzte Frist einhalten kann.

- (3) Werden Anbieter von MET-Diensten gemäß Artikel 10 benannt, so legen sie der nationalen Aufsichtsbehörde auch Beiträge zu ihrer Kostengrundlage vor.

- (4) Die von den gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten Anbietern von Flugsicherungsdiensten nach den Absätzen 2 und 3 des vorliegenden Artikels vorgelegten Beiträge bezüglich der in den Leistungsplänen enthaltenen Kostenaufteilung beruhen auf den in Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe l genannten allgemeinen Grundsätzen.

- (5) Die nationale Aufsichtsbehörde überprüft die von jedem gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten Anbieter von Flugsicherungsdiensten nach den Absätzen 2, 3 und 4 des vorliegenden Artikels vorgelegten Informationen und billigt sie oder nimmt gegebenenfalls die erforderlichen Änderungen daran vor. Anschließend erstellt die nationale Aufsichtsbehörde auf der Grundlage dieser Informationen und gegebenenfalls auf der Grundlage von Beiträgen anderer nationaler Behörden einen einzelnen nationalen Leistungsplanentwurf. Dieser nationale Leistungsplanentwurf wird von dem Mitgliedstaat angenommen.

Der Leistungsplanentwurf wird von der nationalen Aufsichtsbehörde vor Beginn des betreffenden Bezugszeitraums erstellt.

- (6) Die nationalen Aufsichtsbehörden stellen bei der Erstellung der Leistungspläne sicher, dass die im Leistungsplanentwurf enthaltene Kostenaufteilung den in Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe l genannten allgemeinen Grundsätzen entspricht.

- (7) Im Hinblick auf die Verbesserung des Leistungsniveaus des Flugverkehrsmanagements können mehrere Mitgliedstaaten einen gemeinsamen Leistungsplan für Streckenflugsicherungsdienste und gegebenenfalls für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug entwickeln. Dieser Plan deckt mindestens die Dauer eines Bezugszeitraums ab, enthält mindestens ein gemeinsames Leistungsziel und umfasst grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit kann eine gemeinsame Auftragsvergabe zur Verbesserung der Interoperabilität und gemeinsame Governance zur Optimierung der Nutzung des Luftraums umfassen.

- (8) Der in Absatz 1 genannte Leistungsplanentwurf enthält einschlägige Informationen, insbesondere Verkehrsprognosen und Betriebsdaten, die von Eurocontrol und dem Netzmanager zur Verfügung gestellt werden, oder — sofern angemessen und gerechtfertigt und nach Konsultation mit den betreffenden Luftraumnutzern und Anbietern von Flugsicherungsdiensten — sonstige Verkehrsprognosen.

Bei der Ausarbeitung des Leistungsplanentwurfs konsultiert die nationale Aufsichtsbehörde die Vertreter der Luftraumnutzer und gegebenenfalls militärische Stellen, Flughafenbetreiber, Flughafenkoordinatoren sowie die zuständige nationale Behörde, unbeschadet der sich aus Artikel 4 Absatz 5 der vorliegenden Verordnung ergebenden nationalen Ausgestaltung. Die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte wird überprüft.

- (9) Der Leistungsplanentwurf enthält gegebenenfalls Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste in den in Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen, die im Einklang mit den unionsweit geltenden Leistungszielen stehen, sowie Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug in den wesentlichen Leistungsbereichen Kosteneffizienz und Kapazität und — vorbehaltlich der in Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer iii festgelegten Bedingungen — im wesentlichen Leistungsbereich Klima und Umwelt. Die Leistungsplanentwürfe enthalten eine Beschreibung, wie die in Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe l genannten allgemeinen Grundsätze für die Aufteilung dieser gemeinsamen Kosten angewandt werden.

In den Leistungsplanentwürfen werden der europäische ATM-Masterplan, die gegenseitige Abhängigkeit zwischen den in Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen und die lokalen Gegebenheiten berücksichtigt.

(10) Unbeschadet des Artikels 52 Absatz 3 werden die angenommenen Leistungsplanentwürfe öffentlich zugänglich gemacht.

(11) Die angenommenen Leistungsplanentwürfe werden der Kommission gemäß Artikel 24 zur Bewertung und Genehmigung vorgelegt.

Artikel 24

Bewertung der Leistungspläne

(1) Die Kommission bewertet die in Artikel 23 genannten angenommenen Leistungsplanentwürfe, einschließlich der Übereinstimmung der Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste mit den unionsweit geltenden Leistungszielen, im Einklang mit den Kriterien und Bedingungen, die in den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 28 Buchstabe b festgelegt werden, und die Aufteilung der gemeinsamen Kosten zwischen Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug gemäß den in Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe l genannten allgemeinen Grundsätzen. Bei der Bewertung der Übereinstimmung der Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste mit den unionsweit geltenden Leistungszielen wird den Leistungsverbesserungen im Laufe der Zeit Rechnung getragen. Die Kommission überprüft die Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug im Lichte der in dem in Artikel 28 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakt genannten Elemente.

(2) Bei der Bewertung der Übereinstimmung der Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste mit den unionsweit geltenden Leistungszielen trägt die Kommission den lokalen Gegebenheiten und den wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den in Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen gebührend Rechnung.

Die Kommission kann eine Abweichung der Leistungsziele für Streckenflugsicherungsdienste von den unionsweit geltenden Leistungszielen in Bezug auf einen wesentlichen Leistungsbereich zulassen, wenn dies für erforderlich und verhältnismäßig erachtet wird, um die Übereinstimmung der Leistungsziele für diese Dienste mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Bezug auf andere wesentliche Leistungsbereiche zu gewährleisten.

(3) Stellt die Kommission fest, dass der angenommene Leistungsplanentwurf die Kriterien und Bedingungen, die in Artikel 24 Absatz 1 genannt und in den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 28 Buchstabe b festgelegt werden, in Verbindung mit Absatz 2 des vorliegenden Artikels erfüllt, so erlässt sie einen Durchführungsrechtsakt, um ihn zu genehmigen. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 48 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(4) Stellt die Kommission fest, dass Zweifel daran bestehen, ob ein angenommener Leistungsplanentwurf diese Kriterien und Bedingungen in Verbindung mit Absatz 2 des vorliegenden Artikels erfüllt, 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 angenommene Leistungsplanentwurf diese Kriterien und Bedingungen in Verbindung mit Absatz 2 des vorliegenden Artikels erfüllt, so erlässt sie einen Durchführungsrechtsakt, um ihn zu genehmigen. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 48 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Stellt die Kommission fest, dass der angenommene Leistungsplanentwurf diese Kriterien und Bedingungen nicht erfüllt, so erlässt sie einen Durchführungsrechtsakt in Form eines Beschlusses, mit dem der betreffende Mitgliedstaat aufgefordert wird, einen überarbeiteten Leistungsplanentwurf vorzulegen, der diesen Kriterien und Bedingungen entspricht und in dem gegebenenfalls die von diesem Mitgliedstaat zu ergreifenden Korrekturmaßnahmen dargelegt sind. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

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 mit und erlässt einen Durchführungsrechtsakt zur Genehmigung des Leistungsplanentwurfs. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 48 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Stellt die Kommission fest, dass diese Maßnahmen nicht ausreichen, um die Einhaltung des Beschlusses sicherzustellen, so teilt sie dies dem betreffenden Mitgliedstaat mit.

Die Kommission ergreift gegebenenfalls Maßnahmen, um der Nichteinhaltung entgegenzuwirken, unter anderem durch die in Artikel 258 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union vorgesehenen Maßnahmen.

(6) Die von der Kommission gemäß diesem Artikel gebilligten Leistungsplanentwürfe werden von den betreffenden Mitgliedstaaten als endgültige Pläne angenommen und — unbeschadet des Artikels 52 Absatz 3 — öffentlich zugänglich gemacht.

Artikel 25

Leistungsüberwachung

(1) Die nationale Aufsichtsbehörde bewertet in Zusammenarbeit mit der zuständigen nationalen Behörde — unbeschadet der sich aus Artikel 4 Absatz 5 ergebenden nationalen Ausgestaltung —, ob die in dem unter ihre Zuständigkeit fallenden Luftraum erbrachten Flugsicherungsdienste die in den gemäß Artikel 24 gebilligten Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele erfüllen und ob diese Pläne ordnungsgemäß umgesetzt wurden, und sie setzt die in Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe i genannten Anreizregelungen um.

(2) Die nationale Aufsichtsbehörde erstellt regelmäßige Berichte über die Überwachung der Leistung der von den gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten Anbietern von Flugsicherungsdiensten erbrachten Flugsicherungsdienste und macht sie der Kommission zugänglich. Die Ergebnisse dieser Bewertungen werden unbeschadet des Artikels 52 Absatz 3 öffentlich zugänglich gemacht.

Die gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten Anbieter von Flugsicherungsdiensten stellen der nationalen Aufsichtsbehörde die für diese Überwachung erforderlichen Informationen und Daten bereit. Dazu gehören Informationen und Daten über die tatsächlichen Kosten der erbrachten und beschafften Dienstleistungen und über die damit verbundenen Einnahmen.

(3) Insoweit der Anbieter von Flugsicherungsdiensten über angemessene Mittel zur Minderung der Auswirkungen externer Faktoren verfügt, verlangt die nationale Aufsichtsbehörde, wenn die in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele nicht erreicht werden oder der Leistungsplan nicht ordnungsgemäß umgesetzt wird, die Durchführung von Korrekturmaßnahmen durch die betreffenden Anbieter von Flugsicherungsdiensten. Diese Korrekturmaßnahmen müssen für die Verbesserung der Leistung angemessen und verhältnismäßig sein, insbesondere angesichts der wechselseitigen Abhängigkeiten mit der Sicherheit und zwischen Leistungsbereichen, und angesichts der Auswirkungen auf das Netz.

Werden verhängte Korrekturmaßnahmen nicht ordnungsgemäß angewandt, so ergreift der betreffende Mitgliedstaat geeignete Maßnahmen und unterrichtet die Kommission. Im Falle anhaltender unzureichender Leistung kann die Kommission Maßnahmen im Einklang mit Artikel 34 Absätze 2 und 3 ergreifen.

(4) Die Kommission überwacht die Leistung der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen auf der Grundlage der Berichte der nationalen Aufsichtsbehörden und der Analyse der erhaltenen Daten und bewertet regelmäßig, ob die unionsweit geltenden Leistungsziele insgesamt erreicht werden, und übermittelt das Ergebnis dem in Artikel 48 Absatz 1 genannten Ausschuss.

Artikel 26

Netzleistungsplan

(1) Der Netzmanager erstellt im Einklang mit dem Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung gemäß Artikel 38 Absatz 11 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 21 Absatz 3 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsbereichen.

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

(3) Die Kommission bewertet den Netzleistungsplanentwurf auf der Grundlage der folgenden wesentlichen Kriterien:

- a) Berücksichtigung der im Laufe der Zeit erzielten Leistungsverbesserungen, und zwar für den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum und für den Zeitraum, der den vorangegangenen Bezugszeitraum und den vom Leistungsplan abgedeckten Bezugszeitraum umfasst, und des Beitrags zu den unionsweit geltenden Leistungszielen;
- b) Vollständigkeit und Konsistenz des Netzleistungsplanentwurfs in Bezug auf Daten und unterstützendes Material, einschließlich der zugrunde gelegten wesentlichen Annahmen und Verkehrsprognosen.

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

Artikel 27

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 22 Anwendung.

Sind die Leistungsziele, die in den gemäß Artikel 24 Absatz 6 angenommenen Leistungsplänen enthalten sind, nach einer solchen Überarbeitung nicht mehr mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar, so überarbeiten die nationalen Aufsichtsbehörden diese Pläne in Bezug auf die betreffenden Leistungsziele. Auf die Überarbeitung dieser Pläne finden die Artikel 23, 24 und 25 Anwendung. Die Konsultation gemäß Artikel 23 Absatz 8 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 Unterabsatz 1 erstellen die nationalen Aufsichtsbehörden neue Leistungsplanentwürfe, auf die die Artikel 23, 24 und 25 Anwendung finden. Der Netzmanager erstellt einen neuen Netzleistungsplanentwurf, auf den Artikel 26 Anwendung findet.

(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 Leistungsziele und die Übergangsbestimmungen gelten nicht rückwirkend.

(3) Im Falle von Netzkrisensituationen, wie etwa geopolitischen Konflikten, Gesundheitskrisen oder Naturkatastrophen, die die Erstellung zuverlässiger Verkehrsprognosen verhindern, können die von der Kommission gemäß Absatz 2 angenommenen Übergangsbestimmungen die vorübergehende Aussetzung oder Anpassung des Leistungssystems bis zum Ende der Netzkrisensituation und 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.

(4) Die Mitgliedstaaten können — vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission — 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. Die Kommission genehmigt diese Überarbeitung, wenn sie zu dem Schluss kommt, dass sie notwendig und verhältnismäßig ist und die überarbeiteten Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen.

In diesem Fall überarbeiten die Mitgliedstaaten die Leistungspläne in Bezug auf die betreffenden Ziele gemäß den in den Artikeln 23 und 24 festgelegten Verfahren. Die Konsultation gemäß Artikel 23 Absatz 8 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 28

Anwendung des Leistungssystems

Für die Anwendung des Leistungssystems erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Anforderungen und Verfahren für Artikel 21 Absatz 4 und die Artikel 22 bis 27, insbesondere in Bezug auf Folgendes:

- a) die Ausarbeitung, Entwicklung, Bewertung, Genehmigung und Überarbeitung der Leistungspläne;
- b) die Festlegung von Leistungszielen, der Kriterien und Bedingungen für ihre Bewertung, einschließlich für die Bewertung der Übereinstimmung der Ziele für Streckenflugsicherungsdienste mit den unionsweit geltenden Leistungszielen, und einer Methode zur Festlegung der aufgeschlüsselten Werte;
- c) die allgemeinen Grundsätze für die Aufteilung der gemeinsamen Kosten zwischen Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug gemäß Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe I;
- d) die Überwachung der Leistungspläne und der Leistung der Netzfunktionen, die Warnmechanismen für die Überarbeitung der Leistungspläne und der Leistungsziele sowie für die Überarbeitung der unionsweit geltenden Leistungsziele im Laufe eines Bezugszeitraums und die Auferlegung von Korrekturmaßnahmen gemäß Artikel 21 Absatz 4 und den Artikeln 23, 24, 25 und 27;
- e) die Zeitpläne für alle Verfahren;

- f) einen Mechanismus zur Bewältigung von Ereignissen gemäß Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe m;
- g) die Festlegung wesentlicher Leistungsindikatoren und von Indikatoren für die Überwachung. Die Kommission wird ermächtigt, wesentliche Leistungsindikatoren für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug in dem wesentlichen Leistungsbereich Klima und Umwelt festzulegen, sobald es möglich ist, gültige, zuverlässige und messbare Indikatoren festzulegen. Diese Indikatoren müssen mindestens die Auswirkungen in diesem Bereich nachweisen und messen können, auf die die Anbieter von Flugsicherungsdiensten einen direkten Einfluss haben können;
- h) die Methode für den Leistungsvergleich;
- i) die Anreizregelungen;
- j) die Bedingungen für die Erstellung der gemeinsamen Leistungspläne.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 29

Grundsätze der Gebührenregelung

(1) Unbeschadet der Möglichkeit der Mitgliedstaaten, die Erbringung der unter diesen Artikel fallenden Flugsicherungsdienste aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren, sofern dies gegebenenfalls im Einklang mit den Wettbewerbsregeln des Vertrags steht, werden Gebühren für Flugsicherungsdienste festgelegt, erhoben und den Luftraumnutzern auferlegt.

Die Gebührenregelung gemäß diesem Artikel und den Artikeln 30 bis 32 muss mit Artikel 15 des Abkommens von Chicago im Einklang stehen. Für Streckengebühren muss die Gebührenregelung gemäß dieser Verordnung und den in Artikel 33 genannten Durchführungsrechtsakten mit der Gebührenregelung von Eurocontrol für Streckengebühren im Einklang stehen.

(2) Die Artikel 29 bis 36 gelten nicht für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug, die auf Flughäfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, für das der Vertrag Geltung hat, mit weniger als 80 000 Flugbewegungen nach IFR im Jahr erbracht werden. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, dass die genannten Artikel auf diese Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug Anwendung finden.

(3) Die Gebühren basieren auf den Kosten, die den gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten Anbietern von Flugsicherungsdiensten im Zusammenhang mit der Erbringung von Diensten und Funktionen zugunsten von Luftraumnutzern über feste Bezugszeiträume gemäß Artikel 21 Absatz 3 entstehen. Diese Kosten können eine angemessene Rendite auf das Anlagevermögen enthalten.

(4) 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 gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten 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 11 unter Marktbedingungen erbringt, noch zur Finanzierung anderer gewerblicher Tätigkeiten dieses Anbieters verwendet werden.

(6) Finanzdaten zu den festgestellten Kosten, den tatsächlichen Kosten und den damit verbundenen Einnahmen benannter Anbieter von Flugsicherungsdiensten werden den nationalen Aufsichtsbehörden gemeldet. Damit die Kommission ihre Aufgaben nach dieser Verordnung wahrnehmen kann, melden die nationalen Aufsichtsbehörden der Kommission diese Daten im Einklang mit den in dem in Artikel 33 genannten Durchführungsrechtsakt festgelegten Modalitäten. Finanzdaten zu den festgestellten Kosten, den tatsächlichen Kosten und den damit verbundenen Einnahmen werden den Luftraumnutzern zur Verfügung gestellt und gemäß Artikel 52 Absatz 3 öffentlich zugänglich gemacht.

Artikel 30

Kostengrundlagen für Gebühren

(1) Die Kostengrundlagen für die Gebühren für Flugsicherungsdienste umfassen die in den gemäß Artikel 24 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 und der Verwaltung, einschließlich Personalkosten.

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

- a) Kosten im Zusammenhang mit der Aufsicht über Flugsicherungsdienste, die den nationalen Aufsichtsbehörden, den zuständigen nationalen Behörden und anderen nationalen Behörden, die von den Mitgliedstaaten mit der Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EU) 2018/1139 betraut wurden, entstehen, wenn der Mitgliedstaat dies beschließt;
- b) Kosten, die den gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten Anbietern von Flugsicherungsdiensten im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und der Netzfunktionen entstehen;
- c) 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, wenn der Mitgliedstaat dies beschließt.

(4) Die festgestellten Kosten umfassen nicht die Kosten von Sanktionen, die von Mitgliedstaaten gemäß Artikel 53 auferlegt werden.

(5) Kosten, die sowohl Streckenflugsicherungsdienste als auch Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug betreffen, werden entsprechend den in Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe l genannten allgemeinen Grundsätzen 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 36 Absatz 3 zulässig.

(6) Die gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten Anbieter von Flugsicherungsdiensten stellen der nationalen Aufsichtsbehörde Einzelheiten über ihre Kostengrundlage zur Verfügung. Zu diesem Zweck werden die Kosten aufgeschlüsselt, wobei zwischen Personalkosten, anderen Betriebskosten als Personalkosten, Abschreibungskosten, Kapitalkosten, außergewöhnlichen Kosten und den in Artikel 30 Absatz 3 genannten Kosten unterschieden wird. Damit die Kommission ihre Aufgaben nach dieser Verordnung wahrnehmen kann, stellt die nationale Aufsichtsbehörde diese Informationen der Kommission im Einklang mit den in dem in Artikel 33 genannten Durchführungsrechtsakt festgelegten Modalitäten zur Verfügung.

Artikel 31

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, insbesondere öffentlichen Mitteln, einschließlich finanzieller Unterstützung aus Hilfsprogrammen der Union, ergeben, festgelegt.

(2) Unbeschadet des Artikels 30 Absatz 5 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 erlässt einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der Bedingungen unter denen die Mitgliedstaaten während eines Bezugszeitraums eine An- und Abfluggebührenzone ändern oder eine neue An- und Abfluggebührenzone einrichten können. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 48 Absatz 3 erlassen.

(3) Die Gebührensätze werden von den Mitgliedstaaten vorbehaltlich der Überprüfung durch die Kommission, ob sie Artikel 29, Artikel 30 und dem vorliegenden Artikel genügen, festgelegt.

Stellt die Kommission fest, dass ein Gebührensatz diesen Anforderungen nicht genügt, so wird der Gebührensatz vom betreffenden Mitgliedstaat überprüft und so geändert, dass er diese Anforderungen erfüllt.

Die Gebührensätze werden veröffentlicht.

(4) Die Mitgliedstaaten können gemeinsame Gebührenzonen bestimmen; in diesem Fall legen sie gemeinsame Gebührensätze für diese Gebührenzonen fest.

*Artikel 32***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 Kommission führt in Absprache mit den Mitgliedstaaten, Anbietern von Flugverkehrsdiensten und Luftraumnutzern eine Studie über den Beitrag der Differenzierung der Gebühren zur Erreichung der Ziele des Einheitlichen Europäischen Luftraums gemäß Artikel 1 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EU) 2021/1119 durch. In dieser Studie werden ferner die Durchführbarkeit dieser Differenzierung und deren Auswirkungen auf den Flugverkehr, die Erbringung von Diensten, Verwaltungskosten und Beteiligte bewertet.
- (6) Die Ergebnisse der in Absatz 5 dieses Artikels genannten Studie werden der Kommission wesentliche Informationen bieten, um zu entscheiden, ob sie einen Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel 48 Absatz 3 erlässt, um die einheitliche Anwendung der Differenzierung von Streckengebühren zu gewährleisten, damit die Luftraumnutzer veranlasst werden, unter Beibehaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus Verbesserungen der Klima- und Umweltleistung wie Nutzung der verfügbaren Strecke mit dem niedrigsten Kraftstoffverbrauch und verstärkte Nutzung sauberer Antriebstechnologien einschließlich nachhaltiger alternativer Kraftstoffe zu unterstützen.
- (7) Die Differenzierung gemäß Absatz 6 besteht aus finanziellen Vor- oder Nachteilen und muss für die Anbieter von Flugverkehrsdiensten aufkommensneutral sein.
- (8) Zusätzlich zu der in Absatz 6 genannten Differenzierung der Gebühren können die Mitgliedstaaten die Gebühren so differenzieren, dass die Anbieter von Flugverkehrsdiensten und Luftraumnutzer veranlasst werden, Verbesserungen der Dienstqualität wie Kapazitätserhöhungen, Abbau von Verspätungen und nachhaltige Entwicklung zu fördern.

*Artikel 33***Anwendung der Gebührenregelung**

Für die Anwendung der Gebührenregelung erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Anforderungen und Verfahren für die Artikel 29 bis 32, insbesondere in Bezug auf die Kostengrundlagen und die festgestellten Kosten, die Festlegung von Gebührensätzen, Risikoteilungsmechanismen sowie die Differenzierung von Gebühren, und die Modalitäten für die Übermittlung von Daten durch die nationalen Aufsichtsbehörden an die Kommission. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 34***Überprüfung der Einhaltung des Leistungssystems und der Gebührenregelung**

- (1) Die Kommission überprüft regelmäßig die Einhaltung der Artikel 21 bis 27 und der Artikel 29 bis 32 sowie der in den Artikeln 28 und 33 genannten Durchführungsrechtsakte durch die Mitgliedstaaten. Bei der Durchführung dieser Überprüfung bewertet die Kommission, ob die Mitgliedstaaten im Einklang mit ihrer Pflicht zur loyalen Zusammenarbeit sicherstellen, dass die Anbieter von Flugsicherungsdiensten ihren Verpflichtungen aus diesen Artikeln nachkommen. Die Kommission handelt in Absprache mit dem PRB 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 des Artikels 52 Absatz 1 teilt die Kommission die Ergebnisse der Untersuchung dem betreffenden Mitgliedstaat und gegebenenfalls den betreffenden gemäß den Artikeln 8 und 10 benannten Anbietern von Flugsicherungsdiensten mit, und sie kann eine Stellungnahme dazu abgeben, ob die Artikel 21 bis 27 sowie 29 bis 32 und die in den Artikeln 28 und 33 genannten Durchführungsrechtsakte von diesem Mitgliedstaat eingehalten wurden. Sie übermittelt diese Stellungnahme dem betreffenden Mitgliedstaat.

Artikel 35

Anwendung des Leistungssystems und der Gebührenregelung auf das Militär

(1) Die Artikel 21 bis 34 gelten nicht für Streitkräfte, die Flugsicherungsdienste in erster Linie für andere Luftfahrzeugbewegungen als den allgemeinen Flugverkehr erbringen.

Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, diese Artikel auf Streitkräfte anzuwenden, die Flugsicherungsdienste in erster Linie für andere Luftfahrzeugbewegungen als den allgemeinen Flugverkehr erbringen.

Werden die Bestimmungen der Artikel 21 bis 34 nicht auf Streitkräfte angewandt, die Flugsicherungsdienste erbringen, so sind die Kosten der damit verbundenen Dienste nicht Teil der in Artikel 30 Absatz 1 genannten festgestellten Kosten.

(2) Die Artikel 21 bis 34 gelten für Streitkräfte, die Flugsicherungsdienste in erster Linie für den allgemeinen Flugverkehr erbringen, und zwar für jene Dienste, die für den allgemeinen Flugverkehr erbracht werden.

Artikel 36

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 weitestmögliche 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. Falls dies erforderlich ist, um der Kommission die Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung zu ermöglichen, übermitteln die nationalen Aufsichtsbehörden der Kommission diese Informationen.

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

- a) gemäß Artikel 11 Absätze 1 und 2 in Auftrag gegebene Flugsicherungsdienste und nicht unter jene Bestimmungen 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 30 Absatz 6 aufgeschlüsselt und unbeschadet des Artikels 52 Absatz 3 öffentlich zugänglich gemacht.

(4) Die gemäß Artikel 29 Absatz 6 gemeldeten Finanzdaten 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. Die Schlussfolgerungen dieser Prüfung werden unbeschadet des Artikels 52 Absatz 3 öffentlich zugänglich gemacht.

KAPITEL IV NETZMANAGEMENT

Artikel 37

Netzfunktionen

(1) Die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes müssen zu einer nachhaltigen und effizienten Nutzung des Luftraums und knapper Ressourcen führen. Sie müssen ferner sicherstellen, dass die Luftraumnutzer umwelt- und klimaoptimierte Flugwege und Flugprofile nutzen können, und dabei einen fairen und angemessenen Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten ermöglichen und die Überlastung des Luftraums minimieren. Die in Absatz 2 des vorliegenden Artikels festgelegten Netzfunktionen müssen den nahtlosen Zugang der Luftraumnutzer zu Flugsicherungsdiensten sowie die Erreichung der in Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe b genannten unionsweit geltenden Leistungsziele unterstützen und sich nach betrieblichen Anforderungen richten. Bei der Durchführung dieser Netzfunktionen müssen die Bestimmungen des Artikels 1 eingehalten werden, und sie berühren nicht die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und ihre Anforderungen im Zusammenhang mit der öffentlichen Ordnung, der öffentlichen Sicherheit und der Verteidigung.

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

- a) Auslegung und Nutzung von Luftraumstrukturen in der gesamten Union im Hinblick auf das erforderliche Maß an Sicherheit, Kapazität, Flexibilität, Reaktionsfähigkeit und Umweltleistung, wobei Sicherheits- und Verteidigungsbedürfnissen gebührend Rechnung zu tragen ist und die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten hinsichtlich Strecken und Luftraumstrukturen für den unter ihre Zuständigkeit fallenden Luftraum nicht berührt werden;
- b) ATFM;
- c) Koordinierung knapper Ressourcen innerhalb der für die Luftfahrt vorgesehenen Frequenzbereiche, die im allgemeinen Flugverkehr verwendet werden, insbesondere Funkfrequenzen und Koordinierung von Radar-Transponder-Codes;
- d) Erleichterung der Übertragung von Flugverkehrsdiensten durch Zusammenarbeit mit den Anbietern von Flugverkehrsdiensten und den Behörden der Mitgliedstaaten;
- e) Bereitstellung von Kapazitäten für die Flugverkehrskontrolle im Netz im Einklang mit den im NOP festgelegten Verpflichtungen, damit die betrieblichen Leistungsanforderungen des Netzes und die lokalen Referenzwerte erfüllt werden;
- f) Management von Netzkrisensituationen;
- g) Zuordnung von ATFM-Verspätungen;
- h) Verwaltung der Planung, Überwachung und Koordinierung der Umsetzungsmaßnahmen für den Aufbau der Infrastruktur im europäischen ATM-Netz im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse und der damit verbundenen Betriebsverfahren;
- i) Überwachung der Funktionsweise der europäischen ATM-Netzinfrastuktur.

(3) Die Mitgliedstaaten und alle einschlägigen am Betrieb Beteiligten führen die Netzfunktionen mit dem Beitrag des Netzmanagers gemäß Artikel 38 Absatz 6 und dem in Artikel 38 Absatz 10 genannten Durchführungsrechtsakt durch.

(4) Die in Absatz 2 festgelegten Funktionen umfassen nicht die Annahme verbindlicher Maßnahmen allgemeiner Tragweite oder die Ausübung politischen Ermessens. Sie werden in Koordinierung mit den zivilen und militärischen Behörden insbesondere gemäß vereinbarter Verfahren für die flexible Luftraumnutzung ausgeführt. Die Maßnahmen, die zur Durchführung der in Absatz 2 aufgeführten Funktionen ergriffen werden, sind rein operativer oder technischer Art und tragen den Besonderheiten der Mitgliedstaaten Rechnung.

(5) Um die einheitliche Durchführung und Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels zu gewährleisten, erlässt die Kommission zur Erreichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren mit detaillierten Vorschriften für die Ausführung der Netzfunktionen, auch zum Krisenmanagement.

Artikel 38

Netzmanager

(1) Um die in Artikel 37 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung genannten Ziele zu erreichen, stellt die Kommission mit Unterstützung der Agentur gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 sicher, dass der Netzmanager durch Wahrnehmung der in Absatz 6 des vorliegenden Artikels genannten Aufgaben die Ausführung der in Artikel 37 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung festgelegten Netzfunktionen unterstützt. Die Kommission beaufsichtigt die ordnungsgemäße Ausführung der Aufgaben des Netzmanagers.

(2) Die Kommission benennt eine unabhängige, unparteiische und kompetente Stelle, die die Aufgaben des Netzmanagers wahrnimmt.

(3) Zu diesem Zweck erlässt die Kommission gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 48 Absatz 3 einen Durchführungsrechtsakt.

Dieser Ernennungsbeschluss enthält die Bedingungen für die Benennung, darunter auch Angaben zur Finanzierung des Netzmanagers.

(4) Um die einheitliche Durchführung und Einhaltung der in Absatz 2 genannten Bestimmungen zu gewährleisten, erlässt die Kommission zur Erreichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Bestimmungen, einschließlich über:

- a) Voraussetzungen und Verfahren für die Ernennung;
- b) Unabhängigkeitsanforderungen;
- c) Anforderungen an Fachkenntnisse;
- d) Finanzierung;
- e) Überwachung der Ausführung der Aufgaben des Netzmanagers durch die Kommission;
- f) Anforderungen für die Messung der Leistung des Netzmanagers.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) Der Netzmanager führt seine Aufgaben auf unparteiische und kosteneffiziente Weise aus und unterliegt Anforderungen in Bezug auf angemessene Lenkung und Unabhängigkeit. Nimmt die als Netzmanager ernannte zuständige Stelle auch Regulierungsfunktionen 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, und er bezieht alle am Betrieb Beteiligten umfassend ein.

(6) Bei der Anwendung des in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Durchführungsbeschlusses trägt der Netzmanager innerhalb der in Artikel 37 Absatz 4 genannten Grenzen durch die folgenden Aufgaben zur Ausführung der Netzfunktionen bei:

- a) Erstellung des Netzbetriebsplans und Ausarbeitung des Netzstrategieplans;
- b) Unterstützung bei der Auslegung und Koordinierung der Nutzung von Luftraumstrukturen;
- c) Erleichterung der Übertragung von Flugverkehrsdiensten, sofern sie von den betreffenden Mitgliedstaaten genehmigt wurde, durch Unterstützung der betreffenden Mitgliedstaaten und Anbieter von Flugverkehrsdiensten unter Berücksichtigung der notwendigen Vereinbarungen für die Koordinierung des allgemeinen und des operationellen Flugverkehrs und der Notwendigkeit, eine angemessene Koordinierung in den einschlägigen Luftraumstrukturen aufrechtzuerhalten;
- d) Koordinierung und Unterstützung bei der Bereitstellung von Kapazitäten für die Flugverkehrskontrolle im Netz im Einklang mit den im NOP festgelegten Verpflichtungen, damit die betrieblichen Leistungsanforderungen des Netzes und die lokalen Referenzwerte erfüllt werden;

- e) Koordinierung und Unterstützung beim Management von Netzkrisensituationen;
- f) Koordinierung knapper Ressourcen innerhalb der für die Luftfahrt vorgesehenen Frequenzbereiche, die im allgemeinen Flugverkehr verwendet werden, insbesondere Funkfrequenzen und Koordinierung von Radar-Transponder-Codes;
- g) Koordinierung der ATFM und Bereitstellung, Organisation und Betrieb der zentralen ATFM-Stelle;
- h) Entwicklung von Verfahren und Organisation von Vorgängen für die Zuordnung von ATFM-Verspätungen durch kooperative Entscheidungsfindung;
- i) Koordinierung, Überwachung und Unterstützung bei der Planung und den Umsetzungsmaßnahmen in Bezug auf den Aufbau der Infrastruktur im europäischen ATM-Netz in Partnerschaft mit den am Betrieb Beteiligten zur Gewährleistung ihres aktiven Mitwirkens an Management und Leitung;
- j) Überwachung der Leistung der europäischen ATM-Netzinfrastuktur.
- k) Koordinierung mit der ICAO und den ICAO-Regionen im Zusammenhang mit der Ausführung der Netzfunktionen;
- l) Aufstellung des Arbeitsprogramms und des Haushalts des Netzmanagers;
- m) Bereitstellung von Daten über Flugpläne im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²²⁾ oder mit anderen Maßnahmen für Sicherheit und Gefahrenabwehr; und durch alle anderen Aufgaben, die für den Beitrag des Netzmanagers zur Ausführung der Netzfunktionen erforderlich und untrennbar damit verbunden sind, wie in den in Absatz 10 genannten Durchführungsrechtsakten festgelegt.

(7) Der Netzmanager trägt zur Wahrnehmung der Netzfunktionen durch Unterstützungsmaßnahmen bei, die auf Sicherheit und Effizienz bei der Planung und dem Betrieb des Netzes durch die Beteiligten unter normalen Bedingungen und in Netzkrisensituationen abzielen, sowie durch Maßnahmen zur fortlaufenden Verbesserung des Netzbetriebs im Einheitlichen Europäischen Luftraum und der Gesamtleistung des Netzes, insbesondere in Bezug auf die Anwendung des Leistungssystems, einschließlich in Bezug auf Klima und Umwelt. Bei den Maßnahmen des Netzmanagers wird der Notwendigkeit Rechnung getragen, die Flughäfen vollständig in das Netz zu integrieren und die Einhaltung der Leistungspläne und Leistungsziele durch benannte Anbieter von Flugverkehrsdiensten sicherzustellen.

(8) Der Netzmanager arbeitet eng mit der Kommission zusammen, um zu ermöglichen, dass sich die in Artikel 21 genannten Leistungsziele angemessen in der Planung der Gesamtkapazität sowie der von den einzelnen Anbietern von Flugverkehrsdiensten zu erbringenden Kapazität niederschlagen und zwischen dem Netzmanager und diesen Anbietern von Flugverkehrsdiensten im NOP vereinbart werden.

(9) Der Netzmanager

- a) bestimmt durch kooperative Entscheidungsfindung operative Maßnahmen und schlägt Verbesserungsmaßnahmen vor, die von den am Betrieb Beteiligten zu ergreifen sind, um einen Beitrag zur Erfüllung der unionsweit geltenden Leistungsziele und verbindlichen lokalen Leistungsziele unter gebührender Berücksichtigung der regionalen und lokalen Gegebenheiten zu leisten und die im NOP festgelegten betrieblichen Leistungsanforderungen des Netzes und die lokalen Referenzwerte umzusetzen, und erteilt Beratung zu klimaoptimierten Flugwegen; die am Betrieb Beteiligten können entscheiden, ob vorgeschlagene Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen sind, und sie unterrichten das Netzmanagementgremium über die Gründe für die Nichtumsetzung;
- b) berät die Kommission in Abstimmung mit den einschlägigen Parteien hinsichtlich des Aufbaus der ATM-Netzinfrastuktur im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan, insbesondere zur Ermittlung der für das Netz erforderlichen Investitionen, und übermittelt dem PRB einschlägige Informationen hierzu.

(10) Um die einheitliche Umsetzung der Bestimmungen der Absätze 6 bis 9 des vorliegenden Artikels zu gewährleisten, erlässt die Kommission im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften für die Durchführung der in den genannten Absätzen festgelegten Aufgaben des Netzmanagers.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

⁽²²⁾ Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15).

(11) Bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben ergreift der Netzmanager Maßnahmen im Rahmen eines Verfahrens der kooperativen Entscheidungsfindung. Die an dem Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung beteiligten Akteure handeln so weit wie möglich mit dem Ziel, die Funktions- und die Leistungsfähigkeit des Netzes zu verbessern, einschließlich der Verwirklichung der unionsweit geltenden Leistungsziele in dem wesentlichen Leistungsbereich Klima und Umwelt. Das Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung muss dem Interesse des Netzes dienen, wobei vitale Sicherheits- und Verteidigungsinteressen sowie andere lokale oder regionale Gegebenheiten, wie etwa geografische, topografische und meteorologische Bedingungen, zu berücksichtigen sind.

Die Mitgliedstaaten werden vollständig in strategisch wichtige Entscheidungen einbezogen, insbesondere in die Gestaltung des Netzstrategieplans.

(12) Das in Absatz 11 genannte Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung beruht insbesondere auf einem Verfahren der Konsultation der am Betrieb Beteiligten, der Flughafen-Zeitnischenkoordinatoren, der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls der Agentur und der Kommission zu den Arbeitsvereinbarungen und Verfahren für den Betrieb sowie auf Streitbeilegungsmechanismen, in die erforderlichenfalls das Netzmanagementgremium einbezogen wird.

Ist die hoheitliche Gewalt eines Mitgliedstaats über seinem Luftraum betroffen, so ist die Zustimmung dieses Mitgliedstaats erforderlich.

(13) Um die einheitliche Durchführung und Einhaltung der in den Absätzen 11 und 12 genannten Bestimmungen zu gewährleisten, erlässt die Kommission zur Erreichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Bestimmungen über das Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung, einschließlich

- a) eines Verfahrens zur Konsultation der am Betrieb Beteiligten, der Flughafen-Zeitnischenkoordinatoren, der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls der Agentur und der Kommission;
- b) Arbeitsvereinbarungen und Verfahren für den Betrieb;
- c) der Einbeziehung der Behörden der Mitgliedstaaten, soweit erforderlich;
- d) Streitbeilegungsmechanismen unter Einbeziehung des Netzmanagementgremiums, soweit erforderlich;
- e) aller anderen erforderlichen Maßnahmen für das Verfahren der Entscheidungsfindung.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(14) Es wird ein Netzmanagementgremium eingerichtet, um eine angemessene Kontrolle der Ausführung der Netzfunktionen zu gewährleisten.

Das Netzmanagementgremium ist zuständig für:

- a) die Genehmigung oder Billigung von Maßnahmen, die vom Netzmanager im Einklang mit dem in Absatz 15 genannten Durchführungsrechtsakt ergriffen oder vorgeschlagen werden;
- b) die Genehmigung der Spezifikationen zu der Konsultation und den detaillierten Arbeitsvereinbarungen gemäß den Absätzen 12 und 13;
- c) die Genehmigung des NOP;
- d) die Billigung des NSP nach Konsultation der Mitgliedstaaten und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahme und vor seiner Genehmigung durch die Kommission;
- e) die Überwachung der Umsetzung der Netzfunktionen und die Abgabe von Stellungnahmen oder Empfehlungen zu spezifischen Fragen; und
- f) alle anderen Maßnahmen, die für die Umsetzung der Entscheidungsstrukturen erforderlich sind.

Die Genehmigung des NSP durch die Kommission erfolgt in Form eines Durchführungsrechtsakts. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Das Netzmanagementgremium hat stimmberechtigte und nicht stimmberechtigte Mitglieder. Es setzt sich aus Vertretern der am Betrieb Beteiligten, Vertretern der Kommission, Vertretern des Netzmanagers und Vertretern von Eurocontrol zusammen.

(15) Um die einheitliche Durchführung und Einhaltung der in Absatz 14 des vorliegenden Artikels genannten Bestimmungen zu gewährleisten, erlässt die Kommission zur Erreichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften für das Netzmanagementgremium, insbesondere über:

- a) die Zusammensetzung des Netzmanagementgremiums;
- b) die Funktionsweise und die Zuständigkeiten des Netzmanagementgremiums gemäß Absatz 14;
- c) die Entscheidungsstrukturen des Netzes.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(16) Unbeschadet des Artikels 37 Absatz 2 Buchstabe a dieser Verordnung und der Artikel 44 und 46 der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte sind die Mitgliedstaaten uneingeschränkt für die Entwicklung, die Genehmigung und die Einrichtung der Strecken und Luftraumstrukturen für den ihrer Zuständigkeit unterliegenden Luftraum zuständig. Die Mitgliedstaaten berücksichtigen in diesem Zusammenhang die Flugverkehrsnachfrage, die Saisonabhängigkeit sowie die Komplexität des Flugverkehrs und der Leistungspläne. Bevor sie über diese Aspekte entscheiden, berücksichtigen sie gebührend die Belange der betreffenden Luftraumnutzer oder Gruppen, die diese Luftraumnutzer vertreten, sowie gegebenenfalls der militärischen Stellen.

Artikel 39

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 uneingeschränkte Einhaltung der internationalen Rechnungslegungsstandards nicht möglich ist, muss der Netzmanager eine weitestmögliche Einhaltung erzielen.

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

Artikel 40

Beziehungen zu den Beteiligten

Die Anbieter von Flugverkehrsdiensten richten Konsultationsverfahren zur Konsultation der relevanten Luftraumnutzer, Flughafenbetreiber 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 oder die Gebühren ein. Insbesondere werden ihre Standpunkte zu einem frühen Zeitpunkt bei der Ausarbeitung langfristiger strategischer Investitionspläne berücksichtigt, vor allem in Bezug auf Aspekte, die eine Synchronisierung zwischen dem Einsatz von bord- und bodengestützter Ausrüstung erfordern.

Artikel 41

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 Luftraumböcke geschlossen oder erneuert werden, und unterrichten die Kommission entsprechend.

Artikel 42

Zugang zu Betriebsdaten für den allgemeinen Flugverkehr und deren Verfügbarkeit

(1) Im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr 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 einem interoperablen Format in Echtzeit, transparent und diskriminierungsfrei verfügbar gemacht werden, auch grenzüberschreitend und auf Unionsebene. Diese Verfügbarkeit muss

zertifizierten oder aufgrund einer Erklärung zugelassenen Anbietern von Flugsicherungsdiensten, Stellen mit einem nachweislichen Interesse an der Erbringung 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.

(2) Die Preise für den in Absatz 1 genannten Dienst beruhen auf allgemeinen Grundsätzen und gemeinsamen Preisbildungsregeln, die in dem in Absatz 4 genannten Durchführungsrechtsakt festzulegen sind.

(3) Der Zugang zu den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten einschlägigen Betriebsdaten wird den für die Sicherheitsaufsicht, die Leistungs- und Netzaufsicht, Sicherheit, öffentliche Ordnung und Verteidigung zuständigen Behörden, einschließlich der Agentur, gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 kostenlos gewährt.

(4) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Anforderungen an die Bereitstellung von Daten gemäß den Absätzen 1 und 3 des vorliegenden Artikels und den Zugang dazu, einschließlich der betreffenden spezifischen Betriebsdaten, den allgemeinen Grundsätzen und gemeinsamen Preisbildungsregeln für die Festsetzung der Preise gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels und Anforderungen für die Ermittlung von Stellen, die nachweislich ein Interesse an der Erbringung von Flugsicherungsdiensten haben. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL V

LUFTRAUM, INTEROPERABILITÄT UND TECHNOLOGISCHE INNOVATION

Artikel 43

Elektronische Luftfahrtinformationen

Unbeschadet der Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen durch die Mitgliedstaaten und im Einklang mit dieser Veröffentlichung legt der Netzmanager bei der Anwendung des in Artikel 38 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannten Durchführungsbeschlusses 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 44

Luftraumklassifizierung

Die Kommission erlässt gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren geeignete Bestimmungen, um die einheitliche Anwendung der ICAO-Luftraumklassifizierung mit geeigneter Anpassung zu gewährleisten, damit die nahtlose Erbringung von sicheren und effizienten Flugverkehrsdiensten im Einheitlichen Europäischen Luftraum sichergestellt wird.

Artikel 45

Flexible Luftraumnutzung

(1) Unter Berücksichtigung der Merkmale und der Art der militärischen Aktivität in jedem Mitgliedstaat sowie der Organisation militärischer Angelegenheiten 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 und gegebenenfalls im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan zu erleichtern.

(2) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission jährlich Bericht über die im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik erfolgende Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.

(3) 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 des Artikels 1 Absatz 2 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung solcher einheitlicher Bedingungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) In Fällen erheblicher betrieblicher Schwierigkeiten bei der Anwendung dieses Artikels, die die Wahrung der wesentlichen sicherheits- oder verteidigungspolitischen Interessen behindern, 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 Mitgliedstaats Anpassungen der gemäß Absatz 3 erlassenen Vorschriften ausgearbeitet werden. Die zeitweilige Aussetzung und alle derartigen Anpassungen werden aufgehoben, wenn diese betrieblichen Schwierigkeiten nicht mehr bestehen.

Artikel 46

Koordinierung von SESAR

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

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

Artikel 47

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 sich auf das gesamte Netz auswirken und die die erforderliche Reife für die Durchführung 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 einschlägigen 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 49 durch und untersucht die Schwerpunktsetzung und alle geeigneten Möglichkeiten für die Finanzierung der Durchführung solcher Vorhaben.

(4) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Einrichtung der in den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels genannten gemeinsamen Vorhaben und Entscheidungsstrukturen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 48

Ausschussverfahren

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

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 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 Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

*Artikel 49***Konsultation der Beteiligten**

(1) Die Mitgliedstaaten, die nationalen Aufsichtsbehörden, der PRB und der Netzmanager sowie die Agentur in Bezug auf ihre Aufgaben gemäß Artikel 21 Absätze 3 und 4 und Artikel 38 Absatz 1 richten Konsultationsverfahren für eine angemessene Konsultation der Beteiligten ein.

(2) Die Kommission richtet auf Unionsebene ein Verfahren ein, um mit den einschlägigen Beteiligten Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Verordnung zu erörtern.

Der gemäß dem Beschluss 98/500/EG eingerichtete Ausschuss für den sektoralen Dialog ist in die Konsultation einzubeziehen. Ist für die Zwecke des Absatzes 3 Buchstabe e dieses Artikels 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 relevante Gruppen, die sie vertreten;
- d) Luftraumnutzer oder relevante Gruppen, die sie vertreten;
- e) das Militär;
- f) die Herstellerindustrie;
- g) Vertretungsorgane des Fachpersonals;
- h) einschlägige nationale Behörden;
- i) Flughafen-Zeitnischenkoordinatoren;
- j) nichtstaatliche Organisationen, die ein Interesse an Luftfahrt oder ATM haben.

*Artikel 50***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 grenzübergreifende 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 Entscheidungen 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 51***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 52***Vertraulichkeit**

(1) Weder die nationalen Aufsichtsbehörden, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die zuständigen nationalen Behörden, noch die Kommission, noch der PRB, noch der Netzmanager, noch die Agentur 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 12 Absatz 4, Artikel 23 Absatz 10, Artikel 24 Absatz 6, Artikel 25 Absatz 2, Artikel 36 Absatz 3 und Artikel 36 Absatz 4 zugänglich gemacht werden oder gemäß Artikel 29 Absatz 6 gemeldet werden, insbesondere in Bezug auf die festgestellten Kosten und die tatsächlichen Kosten der benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten, werden offengelegt — vorbehaltlich des Schutzes der öffentlichen Sicherheit, der Verteidigung und militärischer Belange oder der geschäftlichen Interessen einer natürlichen oder juristischen Person, einschließlich des Schutzes des geistigen Eigentums, sofern kein überwiegendes öffentliches Interesse an der Offenlegung besteht.

*Artikel 53***Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen insbesondere von Luftraumnutzern, Flughafenbetreibern 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 54***Bewertung**

(1) Die Kommission führt nach dem Ende des fünften Bezugszeitraums, jedoch nicht später als drei Jahre nach dem Ende dieses Bezugszeitraums, eine Bewertung durch, um die rechtlichen, sozialen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Auswirkungen dieser Verordnung und ihren Mehrwert sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene 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 in Absatz 1 genannten Bewertung werden veröffentlicht.

*Artikel 55***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 56

Aufhebung

Unbeschadet des Artikels 58 der vorliegenden Verordnung werden die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004 und (EG) Nr. 551/2004 aufgehoben.

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

Artikel 57

Änderung der Verordnung (EU) 2018/1139

Die Verordnung (EU) 2018/1139 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„h) die Gestaltung von Luftraumstrukturen im Einheitlichen Europäischen Luftraum, unbeschadet der Verordnung (EU) 2024/2803 (*) des Europäischen Parlaments und des Rates und der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten in Bezug auf den ihrer Hoheit unterliegenden Luftraum.

(*) Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>);

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Unbeschadet der Anforderungen der nationalen Sicherheit und Verteidigung sowie des Artikels 1 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2024/2803 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass

a) die in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe b des vorliegenden Artikels genannten Einrichtungen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen und

b) die in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe c des vorliegenden Artikels genannten ATM/ANS, die für den Flugverkehr erbracht werden, für den die Verordnung (EU) 2024/2803 gilt,

ein Niveau der Sicherheit und Interoperabilität mit zivilen Systemen aufweisen, das ebenso wirksam ist wie das durch die Anwendung der grundlegenden Anforderungen der Anhänge VII und VIII dieser Verordnung erreichte Niveau.“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert

a) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„5. ‚ATM/ANS‘ bezeichnet Flugverkehrsmanagement im Sinne des Artikels 2 Nummer 9 der Verordnung (EU) 2024/2803 und Flugsicherungsdienste im Sinne des Artikels 2 Nummer 5 jener Verordnung sowie die in Artikel 37 jener Verordnung genannten Netzfunktionen sowie Dienste, die in der Erzeugung, Verarbeitung und Formatierung von Daten sowie deren Übermittlung an den allgemeinen Luftverkehr zum Zwecke der Flugsicherung bestehen;“

b) Nummern 33 und 34 erhalten folgende Fassung:

„33. ‚Einheitlicher Europäischer Luftraum‘ bezeichnet den Luftraum über dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, sowie jeden anderen Luftraum, in dem Mitgliedstaaten die Verordnung (EU) 2024/2803 gemäß Artikel 1 Absatz 4 der genannten Verordnung anwenden;

34. „zuständige nationale Behörde“ bezeichnet eine oder mehrere von einem Mitgliedstaat benannte Stellen, die über die erforderlichen Befugnisse und übertragenen Zuständigkeiten verfügen, um gemäß dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung zu erfüllen.“

3. In Artikel 41 wird folgender Absatz eingefügt:

„(3a) Die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zugnis kann an sachlich gerechtfertigte, diskriminierungsfreie, verhältnismäßige und transparente Bedingungen geknüpft werden. Diese Bedingungen können gegebenenfalls Folgendes betreffen:

- a) Abtrennung oder Beschränkung flugsicherungsfremder Dienste;
- b) Verträge, Vereinbarungen oder andere Regelungen zwischen dem Anbieter von ATM/ANS und einem Dritten, die die Dienste betreffen;
- c) die Bereitstellung von Informationen, die nach vernünftigem Ermessen für die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen der/des in dem vorliegenden Artikel genannten Zulassung/Zugnisses erforderlich sind; und
- d) etwaige andere rechtliche Bedingungen, die nicht speziell für Flugsicherungsdienste gelten, wie z. B. Bedingungen für die Aussetzung der Gültigkeit oder den Entzug der Zulassung/des Zugnisses.“

4. Artikel 43 erhält folgende Fassung:

„Artikel 43

Durchführungsrechtsakte für ATM/ANS-Anbieter und für Organisationen, die an der Konstruktion, der Herstellung oder der Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und ATM/ANS-Komponenten beteiligt sind

(1) Zur Gewährleistung der einheitlichen Anwendung und Einhaltung der in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für die Erbringung von ATM/ANS gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

- a) die spezifischen Vorschriften und Verfahren für die Erbringung von ATM/ANS gemäß den in Artikel 40 genannten grundlegenden Anforderungen einschließlich der Erstellung und Umsetzung des Notfallplans gemäß Anhang VIII Nummer 5.1 Buchstabe f;
- b) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 41 Absatz 1 genannten Zulassungen/Zugnisse;
- bb) die Bedingungen nach Artikel 41 Absatz 3a;
- c) die Vorschriften und Verfahren für die Erklärung von Anbietern von Fluginformationsdiensten gemäß Artikel 41 Absatz 5 und für die Situationen, in denen solche Erklärungen zulässig sind;
- d) die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der in Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe b genannten Zulassungen/Zugnisse und für die Situationen, in denen solche Zulassungen/Zugnisse erforderlich sind;
- e) die Vorschriften und Verfahren für die Erklärung von Organisationen gemäß Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und für die Situationen, in denen solche Erklärungen erforderlich sind;
- f) die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber der in Artikel 41 Absatz 1 und Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe b genannten Zulassungen/Zugnisse und der Organisationen, die Erklärungen gemäß Artikel 41 Absatz 5 und Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a abgeben.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 127 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (2) In den in Absatz 1 genannten Vorschriften ist der ATM-Generalplan gebührend zu berücksichtigen.

(3) Beim Erlass dieser Durchführungsrechtsakte stellt die Kommission die Einhaltung der in Artikel 40 dieser Verordnung genannten grundlegenden Anforderungen sicher und berücksichtigt die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, insbesondere diejenigen in den Anhängen 2 bis 4, 10, 11 und 15 des Abkommens von Chicago, in gebührender Weise.“

5. Artikel 62 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(2a) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) 2024/2803 stützen sich die zuständigen Behörden zum Zweck der Wahrnehmung ihrer Zertifizierungs-, Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben im Zusammenhang mit den in Anhang VIII Nummer 7 der vorliegenden Verordnung aufgeführten grundlegenden Anforderungen auf die Bewertungen der nationalen Aufsichtsbehörden gemäß Artikel 4 der genannten Verordnung im Rahmen der Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß Artikel 7 Absatz 3 der genannten Verordnung.“

b) Absatz 14 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) die Vorschriften und Verfahren für die Durchführung der Zertifizierung und der Untersuchungen, Inspektionen, Überprüfungen (Audits) und anderen Überwachungstätigkeiten, die zur Gewährleistung einer effektiven Aufsicht durch die zuständige nationale Behörde über die dieser Verordnung unterliegende(n) natürlichen und juristischen Personen, Erzeugnisse, Teile, Ausrüstung, ATM/ANS-Systeme und ATM/ANS-Komponenten, Flugsimulationsübungsgeräte und Flugplätze erforderlich sind, und die Vorschriften und Verfahren für die Bewertung der und Aufsicht über die Einhaltung der in Anhang VIII Nummer 7 der vorliegenden Verordnung aufgeführten grundlegenden Anforderungen durch die nationale Aufsichtsbehörde gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) 2024/2803 unbeschadet des Artikels 5 Absatz 1 der genannten Verordnung.“

6. Artikel 93 erhält folgende Fassung:

„Artikel 93

Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums

Die Agentur leistet der Kommission — sofern sie über das entsprechende Fachwissen verfügt — auf Ersuchen technische Hilfe bei der Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums und übernimmt insbesondere

- a) die Durchführung technischer Inspektionen, technischer Untersuchungen und Studien;
- b) die Mitwirkung an der Umsetzung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen bei unter die vorliegende Verordnung fallenden Angelegenheiten in Zusammenarbeit mit dem Leistungsüberprüfungsausschuss (PRB) gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) 2024/2803;
- c) die Mitwirkung an der Umsetzung des ATM-Masterplans, einschließlich der Entwicklung und Umsetzung des SESAR-Projekts.“

7. Anhang VIII wird wie folgt geändert:

a) Die folgende Nummer wird eingefügt:

„2.3a. Flugverkehrsdatendienste

2.3a.1. Die erhobenen Flugverkehrsdaten müssen von ausreichender Qualität, vollständig und aktuell sein, von einer rechtmäßigen Quelle stammen und zeitnah bereitgestellt werden.

2.3a.2. Die Flugverkehrsdatendienste müssen hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit, Integrität, Kontinuität und Zeitnähe eine ausreichende Leistung erreichen und aufrechterhalten, um den Bedürfnissen der Nutzer gerecht zu werden.

2.3a.3. Die für die Flugverkehrsdatendienste eingesetzten Systeme und Instrumente müssen ordnungsgemäß konzipiert, hergestellt und gewartet werden, damit sichergestellt ist, dass sie für ihren Verwendungszweck geeignet sind.

2.3a.4. Die Übermittlung dieser Daten muss zeitnah sowie unter Verwendung einer hinreichend zuverlässigen und schnellen Kommunikationsmethode erfolgen, die gegen vorsätzliche und unbeabsichtigte Eingriffe und Verfälschungen geschützt ist.“

b) Nummer 2.8 erhält folgende Fassung:

„2.8. Luftraummanagement

Die Ausweisung spezifischer Luftraumabschnitte für bestimmte Verwendungszwecke wird zeitnah überwacht, koordiniert und verbreitet, um die Gefahr von Staffungsverlusten zwischen Luftfahrzeugen unter allen Umständen zu verringern. Unter Berücksichtigung der Organisation militärischer Aktivitäten und damit verbundener Aspekte im Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten unterstützt das Luftraummanagement zudem die einheitliche Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung, wie es von der ICAO beschrieben und im Rahmen der Verordnung (EU) 2024/2803 umgesetzt wird, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu erleichtern.“

c) Nummer 5.1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) der Diensteanbieter führt entsprechend der ausgeübten Tätigkeit und der Größe der Organisation ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, um die Einhaltung der in diesem Anhang enthaltenen grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten, Risiken im Bereich der Sicherheit und der Gefahrenabwehr zu bewältigen und auf die fortlaufende Verbesserung dieses Systems hinzuwirken;“

d) Folgende Nummer wird angefügt:

„7. ANFORDERUNGEN AN FINANZIELLE SOLIDITÄT, HAFTUNG, VERSICHERUNGSSCHUTZ, EIGENTUMSVERHÄLTNISSE UND ORGANISATIONSSTRUKTUR

Anbieter von ATM/ANS müssen, um eine sichere und kontinuierliche Erbringung der Dienste zu gewährleisten,

a) ausreichende finanzielle Solidität nachweisen;

b) unter Berücksichtigung ihrer Rechtsform und der Höhe der verfügbaren gewerblichen Versicherungsdeckung eine angemessene Haftpflicht- und Versicherungsdeckung erlangt haben; und

c) die geltenden Anforderungen an die Eigentums- und Organisationsstruktur im Hinblick auf die Vermeidung von Interessenkonflikten zwecks Gewährleistung einer nicht diskriminierenden Erbringung von Diensten erfüllen.“

Artikel 58

Übergangsbestimmungen

(1) Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 gelten weiterhin bis zum 2. Dezember 2026.

(2) Das gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 benannte Leistungsüberprüfungsgremium übt seine Aufgaben bis zum 2. Juni 2025 aus.

(3) Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, mit Ausnahme von Absatz 2 des genannten Artikels, und Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sowie die auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte gelten weiterhin für die Zwecke der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung im dritten und vierten Bezugszeitraum.

(4) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2019/709 der Kommission⁽²³⁾ gilt weiterhin bis zum Ende des vierten Bezugszeitraums oder bis zum Erlass eines Durchführungsrechtsakts gemäß Artikel 38 Absatz 3 dieser Verordnung, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher eintritt.

(5) Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 gilt weiterhin bis zum 2. Dezember 2026.

Artikel 59

Inkrafttreten und Anwendung

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

Jedoch gelten Artikel 4 Absatz 3, Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 36 Absatz 3 ab dem 2. Dezember 2026.

⁽²³⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2019/709 der Kommission vom 6. Mai 2019 über die Benennung des Netzmanagers für die Netzfunktionen des Flugverkehrsmanagements (ATM) im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 120 vom 8.5.2019, S. 27).

Die Artikel 13 bis 16 gelten ab sechs Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung. Die Artikel 21 bis 34 gelten für die Zwecke der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den fünften Bezugszeitraum und die nachfolgenden Bezugszeiträume ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

Artikel 53 gilt ab dem 2. Dezember 2026.

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

Geschehen zu Straßburg am 23. Oktober 2024.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

R. METSOLA

Im Namen des Rates

Der Präsident

ZSIGMOND B. P.

ANHANG I

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 die Artikel 1, 2 und 3

ANHANG II

Entsprechungstabelle

Verordnung (EG) Nr. 549/2004	Verordnung (EG) Nr. 550/2004	Verordnung (EG) Nr. 551/2004	Die vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1 bis 3			Artikel 1 Absatz 1 bis 3
—			Artikel 1 Absatz 4
Artikel 1 Absatz 4			—
Artikel 2 Nummer 1 Buchstaben a und b			Artikel 2 Nummer 6 Buchstaben a und b
—			Artikel 2 Nummer 7
Artikel 2 Nummer 2			Artikel 2 Nummer 1
Artikel 2 Nummer 3			Artikel 2 Nummer 2
—			Artikel 2 Nummer 3
Artikel 2 Nummer 4			Artikel 2 Nummer 5
Artikel 2 Nummer 5			Artikel 2 Nummer 4
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 36
Artikel 2 Nummer 14			—
Artikel 2 Nummer 15			Artikel 2 Nummer 21
—			Artikel 2 Nummern 22 bis 25
Artikel 2 Nummer 16			Artikel 2 Nummer 26
Artikel 2 Nummer 17			Artikel 2 Nummer 35
Artikel 2 Nummer 18			—
Artikel 2 Nummer 19			Artikel 2 Nummer 27
—			Artikel 2 Nummern 28 und 29
Artikel 2 Nummer 20			Artikel 2 Nummer 34
Artikel 2 Nummer 22			Artikel 2 Nummer 37
Artikel 2 Nummer 23			—
Artikel 2 Nummer 23a			Artikel 2 Nummer 38
—			Artikel 2 Nummer 39
Artikel 2 Nummer 23b			Artikel 2 Nummer 15
Artikel 2 Nummern 24 und 25			—
Artikel 2 Nummer 26			Artikel 2 Nummer 40

Verordnung (EG) Nr. 549/2004	Verordnung (EG) Nr. 550/2004	Verordnung (EG) Nr. 551/2004	Die vorliegende Verordnung
—			Artikel 2 Nummern 41 und 42
Artikel 2 Nummer 27			—
Artikel 2 Nummer 28			Artikel 2 Nummer 43
Artikel 2 Nummer 29			Artikel 2 Nummer 44
—			Artikel 2 Nummern 45 und 46
Artikel 2 Nummer 30			Artikel 2, Nummer 47
—			Artikel 2, Nummern 48 bis 52
Artikel 2 Nummer 31			Artikel 2 Nummer 53
—			Artikel 2 Nummern 54 und 55
Artikel 2 Nummer 32			—
Artikel 2 Nummer 33			Artikel 2 Nummer 56
Artikel 2 Nummer 34			Artikel 2 Nummer 57
—			Artikel 2 Nummer 58 bis 62
Artikel 2 Nummern 35 und 36			—
Artikel 2 Nummer 38			Artikel 2 Nummer 63
Artikel 2 Nummer 39			Artikel 2 Nummer 64
—			Artikel 2 Nummer 65
Artikel 2 Nummer 40			Artikel 2 Nummer 66
—			Artikel 2 Nummer 67 und Artikel 3
Artikel 2 Nummer 41			Artikel 2 Nummer 30
—			Artikel 2 Nummern 31 bis 33
Artikel 3			—
Artikel 4 Absatz 1			Artikel 4 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 2			Artikel 4 Absatz 3 und Absatz 4
Artikel 4 Absatz 3 Satz 1			Artikel 4 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 3 Satz 2			Artikel 4 Absatz 5
—			Artikel 4 Absatz 6
Artikel 4 Absatz 4			Artikel 4 Absatz 7
Artikel 4 Absatz 5			Artikel 4 Absatz 8
—			Artikel 5 bis 12
Artikel 5 Absatz 1			Artikel 48 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 2			Artikel 48 Absatz 2
Artikel 5 Absatz 3			Artikel 48 Absatz 3
—			Artikel 48 Absatz 4
Artikel 5 Absatz 4 und Absatz 5 und Artikel 6			—
Artikel 7			Artikel 50
Artikel 8 Absatz 1			Artikel 51
—			Artikel 52
Artikel 8 Absatz 2			—
Artikel 9			Artikel 53

Verordnung (EG) Nr. 549/2004	Verordnung (EG) Nr. 550/2004	Verordnung (EG) Nr. 551/2004	Die vorliegende Verordnung
Artikel 10 Absatz 1 Artikel 10 Absatz 2 Artikel 10 Absatz 3 Artikel 11 Absatz 1 Satz 1 — Artikel 11 Absatz 1 Buchstaben a bis c Artikel 11 Absatz 2 — Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a Artikel 11 Absatz 3 Nummer b Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c — Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d Satz 1 und Satz 3 Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d Satz 2 Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe e — Artikel 11 Absatz 4 Buchstabe a — Artikel 11 Absatz 4 Buchstaben b und c Artikel 11 Absatz 4 Buchstabe d Artikel 11 Absatz 4 Buchstabe e — Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 Artikel 11 Absatz 5 Artikel 11 Absatz 6 — Artikel 12 Absatz 1, Artikel 12 Absatz 2 Satz 1 bis „in Artikel 3,“ und letzter Satz Artikel 12 Absatz 2 der Teil von Satz 1, der mit „und erstattet dem Europäischen Parlament“ beginnt Artikel 12 Absatz 3 und Absatz 4 Artikel 13 — Artikel 13a			Artikel 49 Absatz 1 Artikel 49 Absatz 2 Artikel 49 Absatz 3 Artikel 21 Absatz 1 Artikel 21 Absatz 2 Artikel 21 Absatz 3 Buchstaben a bis d Artikel 13 Artikel 14 bis 20 Artikel 22 Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe c, Artikel 23 Artikel 24 Artikel 25 Absatz 1 und Absatz 2 Artikel 21 Absatz 3 Satz 1 Artikel 25 Absatz 3 Artikel 25 Absatz 4 Artikel 26 und 27 Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe a Artikel 21 Absatz 4 Buchstaben b bis e — Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe f Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe g Artikel 21 Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstaben h bis m sowie Unterabsätze 2 und 3, Artikel 21 Absatz 5 und Absatz 6 Artikel 28 Artikel 21 Absatz 7 Artikel 28 Artikel 29 bis 47 Artikel 54 Absatz 1 Artikel 54 Absatz 2 — Artikel 55 Artikel 56 bis 58 —

Verordnung (EG) Nr. 549/2004	Verordnung (EG) Nr. 550/2004	Verordnung (EG) Nr. 551/2004	Die vorliegende Verordnung
Artikel 14	Artikel 1 — — Artikel 2 Absatz 1 Artikel 2 Absatz 2 — — Artikel 2 Absatz 3 Artikel 2 Absatz 4 Artikel 2 Absatz 5 Artikel 2 Absatz 6 — Artikel 3 bis 6 Artikel 7 Absatz 1, Artikel 7 Absatz 3 Satz 1, Artikel 7 Absatz 4 Satz 1 und Artikel 7 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 8 Artikel 7 Absatz 2 Artikel 7 Absatz 3 Sätze 2 und 3 Artikel 7 Absatz 4 Sätze 2 und 3 — Artikel 7 Absatz 5 Artikel 7 Absatz 7 Artikel 7 Absatz 9 Artikel 8 Absatz 1 bis „Dienstleister für Flugverkehrsdienste“ Artikel 8 Absatz 1 Satz 2 ab „der im Besitz eines [...] gültigen Zeugnisses ist“ — Artikel 8 Absatz 2 Artikel 8 Absatz 3 — Artikel 8 Absatz 4 Artikel 8 Absatz 5 Artikel 8 Absatz 6 Artikel 9 Artikel 9a —		Artikel 59 Artikel 1 Absatz 1 Artikel 1 Absatz 2 bis Absatz 4 Artikel 2 Artikel 5 Absatz 1 Artikel 5 Absatz 2 Artikel 5 Absatz 3 Artikel 6 Absatz 1 Artikel 6 Absatz 3 Artikel 6 Absatz 2 Artikel 6 Absatz 4 Artikel 6 Absatz 5 Artikel 6 Absatz 6 — Artikel 7 Absatz 1, Artikel 57 Nummer 7 Buchstaben c und d Artikel 7 Absatz 2 — Artikel 57 Nummern 3 und 4 Artikel 57 Nummer 5, Nummer 6 und Nummer 7 Buchstaben a und b Artikel 7 Absatz 4 Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 2, Artikel 7 Absatz 3 — Artikel 8 Absatz 1 Sätze 1 und 2 Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben b bis d und Unterabsatz 2 Artikel 8 Absatz 3 Artikel 8 Absatz 4 Artikel 8 Absatz 5 Artikel 8 Absatz 1 Satz 3 — Artikel 8 Absatz 6 Artikel 10 Artikel 3 Artikel 4

Verordnung (EG) Nr. 549/2004	Verordnung (EG) Nr. 550/2004	Verordnung (EG) Nr. 551/2004	Die vorliegende Verordnung
	Artikel 9b		—
	Artikel 10		Artikel 9
	—		Artikel 11 bis 28
	Artikel 11		Artikel 41
	Artikel 12 Absatz 1		Artikel 36 Absatz 1
	Artikel 12 Absatz 2		Artikel 36 Absatz 1
	Artikel 12 Absatz 3		Artikel 36 Absatz 3
	—		Artikel 36 Absatz 4
	—		Artikel 37 bis 40
	Artikel 12 Absatz 4		Artikel 36 Absatz 2
	Artikel 12 Absatz 5		—
	Artikel 13 Absatz 1		Artikel 42 Absatz 1
	Artikel 13 Absatz 2		Artikel 42 Absatz 1 und Absatz 3
	—		Artikel 42 Absatz 2
	Artikel 13 Absatz 3		Artikel 42 Absatz 4
	—		Artikel 43 bis 46
	Artikel 14		Artikel 29 Absatz 1 und Absatz 4
	—		Artikel 29 Absatz 2
	Artikel 15 Absatz 1		Artikel 29 Absatz 3
	—		Artikel 29 Absatz 5
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a		Artikel 30 Absatz 1 und Absatz 2
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b Satz 1		Artikel 30 Absatz 2
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b Satz 2		Artikel 30 Absatz 3
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b Satz 3		Artikel 30 Absatz 4
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c		—
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe d		Artikel 30 Absatz 6
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe e		Artikel 30 Absatz 5
	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe f		Artikel 29 Absatz 6 und Artikel 33
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe a		Artikel 32 Absatz 1
	—		Artikel 32 Absatz 2 und Absatz 3
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe b		Artikel 32 Absatz 4
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe c		Artikel 31 Absatz 1
	—		Artikel 31 Absatz 2, Absatz 3 und Absatz 4
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe d		Artikel 29 Absatz 3 Satz 2
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe e		Artikel 29 Absatz 3 Satz 1, Artikel 30 Absatz 2 und Artikel 32 Absatz 1
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe f Satz 1		Artikel 29 Absatz 4

Verordnung (EG) Nr. 549/2004	Verordnung (EG) Nr. 550/2004	Verordnung (EG) Nr. 551/2004	Die vorliegende Verordnung
	Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe f Satz 2 Artikel 15 Absatz 4 Artikel 15a Absatz 1 und Absatz 3 Satz 1 Artikel 15a Absatz 2 — Artikel 15a Absatz 3 Sätze 2 und 3 Artikel 15a Absatz 3 Satz 4 Artikel 16 Absatz 1 Artikel 16 Absatz 2 und 3 Satz 1 — Artikel 16 Absatz 3 Sätze 2 und 3 Artikel 17 Artikel 18 Absatz 1 Artikel 18 Absatz 2 Artikel 18 Absatz 3 — Artikel 18a Artikel 19 Annex I Annex II —	Artikel 1 Absatz 1 Artikel 1 Absatz 2 — Artikel 1 Absatz 3 — Artikel 1 Absatz 4 und Artikel 3 Artikel 3a Artikel 4 Buchstabe a Artikel 4 Buchstabe b Artikel 6 Absatz 1 Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1 — Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 32 Absatz 5 bis Absatz 8 Artikel 33 Artikel 47 Absatz 1 und Absatz 4 Artikel 47 Absatz 2 und 4 Artikel 48 bis 51 Artikel 47 Absatz 3 — Artikel 34 Absatz 1 Artikel 34 Absatz 2 und Absatz 3 Artikel 35 — — Artikel 52 Absatz 1 Artikel 52 Absatz 2 Artikel 52 Absatz 3 Artikel 53 bis 57 Nummer 2 — Artikel 59 — Artikel 57 Nummer 3 Artikel 57 Nummern 4 bis 7 und Artikel 58 Artikel 1 Absatz 1 Artikel 1 Absatz 1 Artikel 1 Absatz 2 und Absatz 3 Artikel 1 Absatz 4 Artikel 2 bis 36 — Artikel 43 — Artikel 44 Artikel 37 Absatz 1 Artikel 37 Absatz 2 Artikel 37 Absatz 3 Artikel 37 Absatz 4

Verordnung (EG) Nr. 549/2004	Verordnung (EG) Nr. 550/2004	Verordnung (EG) Nr. 551/2004	Die vorliegende Verordnung
		Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 3 Satz 1	Artikel 38 Absätze 2 bis 4
		Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 3 Sätze 2 und 3	Artikel 38 Absatz 5
		—	Artikel 38 Absätze 6 bis 9
		Artikel 6 Absatz 3	—
		Artikel 6 Absatz 4	Artikel 37 Absatz 5, Artikel 38 Absatz 10 und Absatz 13
		—	Artikel 38 Absatz 1, Absatz 11 und Absatz 12, Absatz 14 und Absatz 15
		Artikel 6 Absatz 5	Artikel 38 Absatz 16
		—	Artikel 39 bis 42
		Artikel 6 Absatz 6	Artikel 37 Absatz 2 Buchstabe b
		Artikel 6 Absatz 7 und 8	Artikel 37 Absatz 5 und Artikel 38 Absatz 10
		Artikel 6 Absatz 9	—
		Artikel 7 Absatz 1	Artikel 45 Absatz 1
		Artikel 7 Absatz 2	Artikel 45 Absatz 2
		Artikel 7 Absatz 3	Artikel 45 Absatz 3
		Artikel 8	Artikel 45 Absatz 4
		—	Artikel 46 bis 58
		Artikel 10	—
		Artikel 11	Artikel 59