

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

► **B**

VERORDNUNG (EU) Nr. 691/2010 DER KOMMISSION

vom 29. Juli 2010

zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 201 vom 3.8.2010, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission vom 7. Juli 2011	L 185	1	15.7.2011
► <u>M2</u>	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1034/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011	L 271	15	18.10.2011
► <u>M3</u>	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011	L 271	23	18.10.2011
► <u>M4</u>	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1216/2011 der Kommission vom 24. November 2011	L 310	3	25.11.2011

Berichtigt durch:

► **C1** Berichtigung, ABl. L 229 vom 6.9.2011, S. 18 (691/2010)

**VERORDNUNG (EU) Nr. 691/2010 DER KOMMISSION****vom 29. Juli 2010****zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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“)⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 11,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 schreibt vor, dass ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen mittels Durchführungsvorschriften einzurichten ist.
- (2) Das Leistungssystem sollte zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems beitragen, indem es die Gesamteffizienz der Flugsicherungsdienste in den für die Leistung wesentlichen Bereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz verbessert in Kohärenz zu den im Leistungsrahmen des ATM-Masterplans angegebenen Bereichen und unter Berücksichtigung der als vorrangig einzustufenden Sicherheitsziele.
- (3) Das Leistungssystem sollte Indikatoren und verbindliche Ziele für wesentliche Leistungsbereiche umfassen, bei denen die erforderlichen Sicherheitsniveaus vollständig erreicht und aufrechterhalten werden und gleichzeitig Leistungsziele in anderen wesentlichen Leistungsbereichen festgelegt werden können.
- (4) Das Leistungssystem sollte im langfristigen Hinblick auf die hochrangigen gesellschaftlichen Ziele eingerichtet und betrieben werden.
- (5) Das Leistungssystem sollte Flugsicherungsdienste anhand eines „von Flugsteig zu Flugsteig“ reichenden Konzepts im Hinblick auf die Verbesserung der Gesamtleistung des Netzes erfassen.
- (6) Den Abhängigkeiten zwischen der nationalen Ebene und der Ebene funktionaler Luftraumblöcke einerseits und der Netzebene andererseits sowie zwischen den Leistungszielen unter Berücksichtigung der als vorrangig einzustufenden Sicherheitsziele sollte bei der Ausarbeitung und Überwachung des Leistungssystems ordnungsgemäß Rechnung getragen werden.

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

▼B

- (7) Die Leistungspläne sollten das Engagement der Mitgliedstaaten widerspiegeln, während des Bezugszeitraums die Ziele des einheitlichen europäischen Luftraums und ein Gleichgewicht zwischen den Bedürfnissen aller Luftraumnutzer einerseits und der Erbringung der Dienste von Flugsicherungsorganisationen andererseits zu erreichen.
- (8) Nationalen Aufsichtsbehörden kommt eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung des Leistungssystems zu. Die Mitgliedstaaten sollten daher sicherstellen, dass sie in der Lage sind, diese zusätzlichen Verantwortlichkeiten wirksam wahrzunehmen.
- (9) Die Leistungspläne sollten die Maßnahmen, etwa Anreizregelungen, beschreiben, die eine Steuerung des Verhaltens der Beteiligten in Richtung auf eine Leistungssteigerung auf nationaler Ebene, der Ebene funktionaler Luftraumblocke und europäischer Ebene bezwecken.
- (10) Falls Umstände auftreten, die zum Zeitpunkt der Annahme der Leistungspläne unvorhersehbar waren und nicht bewältigt werden können als auch der Kontrolle der Mitgliedstaaten und der den Leistungszielen unterliegenden Stellen entzogen sind, sollte die Festlegung geeigneter Warnverfahren die Durchführung angemessener Maßnahmen ermöglichen, die der Aufrechterhaltung der Sicherheitsanforderungen ebenso wie der Kontinuität der Dienstbringung dienen.
- (11) Effektive Konsultationen der beteiligten Kreise sollten auf nationaler Ebene und/oder der Ebene funktionaler Luftraumblocke sowie auf der Ebene der Europäischen Union erfolgen.
- (12) Die zivil-militärische Zusammenarbeit und Koordinierung ist, bei gebotener Berücksichtigung der effektiven Erfüllung des militärischen Auftrags, von allergrößter Bedeutung für die Erreichung der Leistungsziele.
- (13) Das Leistungssystem sollte die Bestimmungen von Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, die dem Schutz vitaler sicherheits- oder verteidigungspolitischer Interessen dienen, unberührt lassen.
- (14) Wesentliche Leistungsindikatoren sollten aufgrund ihrer Spezifik und Messbarkeit ausgewählt werden und die Zuordnung von Verantwortlichkeiten für die Erreichung der Leistungsziele erlauben. Die zugehörigen Ziele sollten erreichbar, realistisch und zeitnah sein und eine wirksame Steuerung der nachhaltigen Leistung von Flugsicherungsdiensten bezwecken.
- (15) Die Umsetzung verbindlicher Leistungsziele mit Unterstützung durch Anreize, die finanzieller Art sein können, erfordert eine angemessene Verknüpfung mit der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission vom 6. Dezember 2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ABl. L 341 vom 7.12.2006, S. 3.

▼B

- (16) Die Festlegung und Umsetzung wesentlicher Leistungsindikatoren und Leistungsziele erfordert eine angemessene Kohärenz mit den Sicherheitszielen und -standards, die in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG ⁽¹⁾ sowie in deren Durchführungsvorschriften und von der Europäischen Union ergriffenen Maßnahmen zur Erreichung und Aufrechterhaltung dieser Ziele festgelegt wurden.
- (17) Es sollte ein wirksames Verfahren der Leistungsüberwachung für die Bezugszeiträume eingerichtet werden, um zu gewährleisten, dass die Leistungsentwicklung die Erreichung der Ziele und gegebenenfalls das Ergreifen geeigneter Maßnahmen erlaubt.
- (18) Bei der Annahme EU-weiter Leistungsziele für den ersten Bezugszeitraum sollte die Kommission der tatsächlichen Finanzsituation der Flugsicherungsorganisationen angemessene Rechnung tragen, die sich insbesondere aus — besonders seit 2009 — bereits ergriffenen Kostendämpfungsmaßnahmen ergibt, ebenso möglichen Über- oder Unterdeckungen von Streckengebühren, die aus den Vorjahren zu übertragen sind. Auch die bereits durch bestehende funktionale Luftraumblöcke erzielten Fortschritte sollten in gebotener Weise berücksichtigt werden.
- (19) Gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sollte diese Verordnung durch entsprechende Änderung der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ für die in ihrem Artikel 6 genannten Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes gelten.
- (20) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen europäischen Luftraum —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

- (1) In dieser Verordnung werden die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtleistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen für den allgemeinen Luftverkehr innerhalb der ICAO-Regionen EUR und AFI, in denen Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten verantwortlich sind, im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen aller Luftraumnutzer festgelegt.

⁽¹⁾ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

▼B

(2) Im Hinblick auf die Zwecke der Zielfestlegung gilt diese Verordnung für die Flugsicherungsdienste, die von Flugsicherungsorganisationen, die gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ benannt wurden, und von Dienstleistern für Wetterdienste, falls sie gemäß Artikel 9 Absatz 1 der genannten Verordnung benannt wurden, erbracht werden.

(3) Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Verordnung nicht auf Nahbereich-Flugsicherungsdienste an Flughäfen mit weniger als 50 000 gewerblichen Flugbewegungen im Jahr anzuwenden. Sie unterrichten die Kommission hiervon. Erreicht keiner der Flughäfen in einem Mitgliedstaat die Schwelle von 50 000 gewerblichen Flugbewegungen im Jahr, gelten Leistungsziele mindestens für den Flughafen mit den meisten gewerblichen Flugbewegungen.

(4) Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass einige oder alle seiner Nahbereich-Flugsicherungsdienste Marktbedingungen unterliegen, bewertet er gemäß den Verfahren von Artikel 1 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 und mit Unterstützung durch die nationale Aufsichtsbehörde spätestens 12 Monate vor Beginn eines jeden Bezugszeitraums, ob die in Anhang I der genannten Verordnung aufgeführten Bedingungen erfüllt sind. Stellt der Mitgliedstaat fest, dass diese Bedingungen erfüllt sind, kann er beschließen, ungeachtet der Zahl der bedienten gewerblichen Flugbewegungen keine festgestellten Kosten nach der genannten Verordnung festzulegen und keine verbindlichen Zielwerte für die Kosteneffizienz dieser Dienste vorzugeben.

(5) Gemäß Artikel 11 Absatz 6 Buchstabe c Ziffer ii der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und unbeschadet Artikel 4 Absatz 2 dieser Verordnung gilt die Zielfestlegung bezüglich der Kosteneffizienz für alle festgestellten Kosten, die den Luftraumnutzern berechnet werden können.

(6) Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auch anwenden

a) in einem Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich innerhalb anderer ICAO-Regionen, sofern sie die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon unterrichten, unbeschadet der Rechte und Pflichten von Mitgliedstaaten nach dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt von Chicago von 1944 (Abkommen von Chicago);

b) auf Flugsicherungsorganisationen, die die Genehmigung zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten ohne Zertifizierung gemäß Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 erhalten haben.

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

▼B

(7) Ungeachtet der Datenschutzbestimmungen der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ und deren Durchführungsverordnungen (EG) Nr. 1321/2007 ⁽²⁾ und (EG) Nr. 1330/2007 ⁽³⁾ der Kommission gelten die Anforderungen bezüglich der Bereitstellung von Daten nach Kapitel V für nationale Behörden, Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreiber, Flughafenkoordinatoren und Luftfahrtunternehmen gemäß den in Anhang IV festgelegten Bedingungen.

*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Für diese Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004.

Darüber hinaus bezeichnet der Ausdruck

- a) „Flughafenbetreiber“ das „Leitungsorgan des Flughafens“ gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft ⁽⁴⁾;
- b) „Daten“ qualitative, quantitative und sonstige einschlägige Informationen zur Leistung der Flugsicherung, die zum Zweck der Umsetzung des Leistungssystems erhoben und von oder im Auftrag der Kommission systematisch verarbeitet werden;
- c) „Leistungsindikatoren“ Indikatoren, die für die Zwecke der Beobachtung, des Vergleichs und der Überprüfung der Leistung herangezogen werden;
- d) „wesentliche Leistungsindikatoren“ die Leistungsindikatoren, die für die Zwecke der Festlegung von Leistungszielen herangezogen werden;
- e) „gewerbliche Flugbewegungen“ die Summe der Starts und Landungen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post, berechnet als Durchschnitt der drei Jahre vor Annahme des Leistungsplans, ungeachtet der höchstzulässigen Startmasse und Zahl der Fluggastsitze des eingesetzten Fluggeräts;
- f) „verbindliches Ziel“ ein Leistungsziel, das von Mitgliedstaaten als Teil des Leistungsplans eines nationalen oder funktionalen Luft-raumblocks angenommen wurde und einer Anreizregelung unterliegt, die Belohnungen, negative Anreize und/oder Pläne für die Mängelbehebung vorsieht;
- g) „Luftfahrtunternehmen“ ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die ein Mitgliedstaat gemäß dem Recht der Europäischen Union erteilt hat;
- h) „Vertreter der Luftraumnutzer“ eine juristische Person oder Organisation, die die Interessen einer oder mehrerer Kategorien von Nutzern von Flugsicherungsdiensten vertritt;

⁽¹⁾ ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23.

⁽²⁾ ABl. L 294 vom 13.11.2007, S. 3.

⁽³⁾ ABl. L 295 vom 14.11.2007, S. 7.

⁽⁴⁾ ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1.

▼ B

- i) „festgestellte Kosten“ die Kosten nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004;
- j) „nationale Behörden“ die Regulierungsbehörden auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke, deren Kosten Luftraumnutzern angelastet werden können, wenn sie im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten in Anwendung von Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 entstehen;
- k) „Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture““ eine Kultur, bei der operative Mitarbeiter oder andere nicht für ihre Handlungen, Unterlassungen oder Entscheidungen, die ihrer Erfahrung und Ausbildung entsprechen, bestraft werden, aber grobe Fahrlässigkeit, vorsätzliche Verstöße und destruktives Handeln nicht toleriert werden;
- l) „Flughafenkoordinator“ die auf koordinierten Flughäfen in Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 eingerichtete Funktion;
- m) „Leistungsüberwachung“ den kontinuierlichen Prozess der Erhebung und Analyse von Daten, um die tatsächliche Leistung eines Systems im Vergleich zu vorgegebenen Zielen zu messen.

*Artikel 3***Leistungsüberprüfungsgremium**

- (1) Sofern die Kommission beschließt, ein Leistungsüberprüfungsgremium zu benennen, das sie bei der Umsetzung des Leistungssystems unterstützt, erfolgt die Benennung für einen festen, den Bezugszeiträumen entsprechenden Zeitraum.
- (2) Das Leistungsüberprüfungsgremium muss über die angemessene Kompetenz und Unparteilichkeit zur unabhängigen Durchführung der ihr von der Kommission übertragenen Aufgaben verfügen, insbesondere in den jeweiligen wesentlichen Leistungsbereichen.
- (3) Das Leistungsüberprüfungsgremium unterstützt die Kommission bei der Umsetzung des Leistungssystems, insbesondere bei folgenden Aufgaben:
 - a) Erhebung, Prüfung, Validierung und Verbreitung leistungsbezogener Daten,
 - b) Festlegung neuer wesentlicher Leistungsbereiche oder Anpassung wesentlicher Leistungsbereiche in Übereinstimmung mit den im Leistungsrahmen des Masterplans für das Flugverkehrsmanagement ermittelten Bereichen gemäß Artikel 8 Absatz 1 und den zugehörigen wesentlichen Leistungsindikatoren,
 - c) für den zweiten und nachfolgende Bezugszeiträume die Festlegung angemessener wesentlicher Leistungsindikatoren, damit in allen wesentlichen Leistungsbereichen die Leistung der Netzfunktionen und der Flugsicherungsdienste sowohl bei Strecken- als auch Nahbereichsdiensten abgedeckt werden,
 - d) Festlegung oder Überprüfung von Leistungszielen für die gesamte Europäische Union,

▼ B

- e) Festlegung der Schwellenwerte für die Auslösung der Warnverfahren nach Artikel 9 Absatz 3,
- f) Bewertung der Kohärenz verabschiedeter Leistungspläne, einschließlich der Leistungsziele, mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Zielen,
- g) gegebenenfalls Bewertung der Kohärenz von Warnschwellen, die in Anwendung von Artikel 18 Absatz 3 angenommen wurden, mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Warnschwellen nach Artikel 9 Absatz 3,
- h) gegebenenfalls Bewertung der geänderten Leistungsziele oder der vom betreffenden Mitgliedstaat ergriffenen Korrekturmaßnahmen,
- i) Beobachtung, Vergleich und Überprüfung der Leistung von Flugsicherungsdiensten auf der Ebene nationaler oder funktionaler Luftraumböcke und auf Ebene der Europäischen Union,
- j) Beobachtung, Vergleich und Überprüfung der Leistung der Netzfunktionen,
- k) laufende Beobachtung der Gesamtleistung des ATM-Netzes, einschließlich Ausarbeitung jährlicher Berichte an den Ausschuss für den einheitlichen Luftraum,
- l) Bewertung der Erreichung der Leistungsziele am Ende eines jeden Bezugszeitraums im Hinblick auf die Vorbereitung für den Folgezeitraum,

▼ M1

- m) Bewertung der Leistungspläne des Netzmanagers, einschließlich der Konsistenz mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen.

▼ B

- (4) Auf Antrag der Kommission legt das Leistungsüberprüfungsgremium ad hoc Informationen oder Berichte zu leistungsbezogenen Fragen vor.
- (5) Das Leistungsüberprüfungsgremium kann der Kommission Berichte und Empfehlungen zur Verbesserung des Systems vorlegen.
- (6) Hinsichtlich der Beziehungen mit nationalen Aufsichtsbehörden gilt:
 - a) Zur Ausübung seiner Funktion der fortlaufenden Beobachtung der Gesamtleistung des ATM-Netzes holt das Leistungsüberprüfungsgremium die erforderlichen Informationen bezüglich der Leistungspläne für die nationalen oder funktionalen Luftraumböcke von den nationalen Aufsichtsbehörden ein.
 - b) Das Leistungsüberprüfungsgremium unterstützt die nationalen Aufsichtsbehörden auf Antrag durch unabhängige Stellungnahmen zu Leistungsfragen bezüglich nationaler oder funktionaler Luftraumböcke, z. B. faktische Vergleiche zwischen Flugsicherungsorganisationen, die in ähnlichen Umfeldern tätig sind (Leistungsvergleiche), Analysen von Leistungsveränderungen in den letzten fünf Jahren oder Analysen von Zukunftsprojektionen.

▼B

c) Nationale Aufsichtsbehörden können die Unterstützung des Leistungsüberprüfungsgremiums bei der Definition der Richtwertbereiche für die Zielfestlegung in nationalen oder funktionalen Luftraumblöcken unter Berücksichtigung der europäischen Perspektive beantragen. Diese Werte werden nationalen Aufsichtsbehörden, Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern und Luftraumnutzern bereitgestellt.

(7) Das Leistungsüberprüfungsgremium arbeitet bei den in Absatz 3 genannten Aufgaben gegebenenfalls mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit zusammen, falls diese Aufgaben mit der Sicherheit im Zusammenhang stehen, um Kohärenz mit den Zielen und Standards zu gewährleisten, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festgelegt und umgesetzt werden.

(8) Um seine Funktion der fortlaufenden Beobachtung der Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagementnetzes auszuüben, entwickelt das Leistungsüberprüfungsgremium geeignete Arbeitsbeziehungen mit den Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern, Flughafenkoordinatoren und Luftfahrtunternehmen.

*Artikel 4***Nationale Aufsichtsbehörden**

(1) Die nationalen Aufsichtsbehörden sind für Ausarbeitung der Leistungspläne, die Leistungsaufsicht und die Überwachung der Leistungspläne und -ziele auf Ebene der nationalen oder funktionalen Luftraumblöcke zuständig. Bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben handeln sie unparteiisch, unabhängig und transparent.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die nationalen Aufsichtsbehörden in allen wesentlichen Leistungsbereichen über die erforderlichen Mittel und Fähigkeiten verfügen oder Zugang zu diesen haben, um die in dieser Verordnung vorgesehenen Aufgaben wahrzunehmen, einschließlich der Untersuchungsbefugnisse zur Wahrnehmung der in Artikel 19 genannten Aufgaben.

(3) Verfügt ein Mitgliedstaat über mehr als eine nationale Aufsichtsbehörde, teilt er der Kommission mit, welche nationale Aufsichtsbehörde für die nationale Koordinierung und die Beziehungen mit der Kommission zur Durchführung dieser Verordnung zuständig ist.

*Artikel 5***Funktionale Luftraumblöcke**

(1) Die Mitgliedstaaten fördern eine enge Zusammenarbeit zwischen ihren nationalen Aufsichtsbehörden im Hinblick auf die Erstellung eines Leistungsplans auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke.

▼ B

- (2) Entscheiden sich Mitgliedstaaten für die Annahme eines Leistungsplans auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke,
- a) stellen sie sicher, dass der Leistungsplan dem Muster des Anhangs II entspricht;
 - b) teilen sie der Kommission mit, welche nationale Aufsichtsbehörde oder welche Stelle für die Koordinierung innerhalb des funktionalen Luftraumblocks und für die Beziehungen zur Kommission bezüglich der Umsetzung des Leistungsplans zuständig ist;
 - c) treffen sie geeignete Vorkehrungen um sicherzustellen, dass
 - i) nur ein einziges Ziel für jeden wesentlichen Leistungsindikator festgelegt wird;
 - ii) die in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 594/2004 genannten Maßnahmen festgelegt und im Bezugszeitraum angewendet werden, falls Ziele verfehlt werden. Zu diesem Zweck sind die Jahreswerte im Leistungsplan zu verwenden;
 - iii) die Folgen des Erreichens oder Verfehlens der Ziele innerhalb des funktionalen Luftraumblocks angemessen zugeordnet werden;
 - d) sind sie gemeinsam für die Erreichung der für den funktionalen Luftraumblock festgelegten Leistungsziele verantwortlich;
 - e) fassen sie in den Fällen, in denen keine gemeinsame Gebührenzone im Sinne von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 eingerichtet wurde, die nationalen Kosteneffizienzziele zusammen und stellen zur Information eine zusammengefasste Zahlenangabe bereit, die die Kosteneffizienzbemühungen auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke belegt.
- (3) Nehmen die Mitgliedstaaten eines funktionalen Luftraumblocks keinen Leistungsplan mit Zielen auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks an, übermitteln sie der Kommission zur Information aggregierte Leistungsziele, die die Kohärenz auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen darlegen.

▼ M1*Artikel 5a***Netzmanager**

- (1) Der durch Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 ⁽¹⁾ eingerichtete Netzmanager führt die folgenden Aufgaben bezüglich des Leistungssystems durch:
- a) Unterstützung der Kommission durch Bereitstellung relevanten Inputs zur Ausarbeitung für die gesamte Europäische Union geltender Leistungsziele vor den Bezugszeiträumen und zur Überwachung während des Bezugszeitraums. Insbesondere weist der Netzmanager die Kommission auf einen wesentlichen und anhaltenden Abfall der Betriebsleistung hin;
 - b) Bereitstellung des Zugangs zu allen in Anhang IV aufgeführten Daten für die Kommission gemäß Artikel 20 Absatz 5;

⁽¹⁾ ABl. L 185 vom 15.7.2011, S. 1

▼ M1

- c) Unterstützung der Mitgliedstaaten und Flugsicherungsorganisationen bei der Erreichung ihres Leistungsziels während der Bezugszeiträume und
- d) Ausarbeitung eines Leistungsplans, der als Teil des Netzstrategieplans vor Beginn jedes Bezugszeitraums angenommen wird. Dieser Leistungsplan ist öffentlich und enthält
 - i) ein Umweltleistungsziel, das mit dem für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziel für den gesamten Bezugszeitraum vereinbar ist, wobei für Überwachungszwecke Jahreswerte verwendet werden;
 - ii) Leistungsziele für andere wesentliche Leistungsbereiche, die mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen für den gesamten Bezugszeitraum vereinbar ist, wobei für Überwachungszwecke Jahreswerte verwendet werden;
 - iii) eine Darlegung der zur Erreichung der Ziele geplanten Maßnahmen;
 - iv) soweit erforderlich oder von der Kommission beschlossen, zusätzliche wesentliche Leistungsindikatoren und Ziele.

▼ B*Artikel 6***Koordinierung mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA)**

In Anwendung von Artikel 13a der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und in Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 koordiniert die Kommission gegebenenfalls mit der EASA

- a) die Sicherheitsaspekte des Leistungssystems, einschließlich der Aufstellung, Überprüfung und Umsetzung wesentlicher sicherheitsbezogener Leistungsindikatoren und für die gesamte Europäische Union geltender sicherheitsbezogener Leistungsziele sowie der Vorlage von Vorschlägen für geeignete Aktionen und Maßnahmen nach Auslösung eines Warnverfahrens.
- b) die Kohärenz der wesentlichen sicherheitsbezogenen Leistungsindikatoren und Ziele mit der Umsetzung des von der Europäischen Union möglicherweise verabschiedeten europäischen Flugsicherungsprogramms.

*Artikel 7***Dauer der Bezugszeiträume**

(1) Der erste Bezugszeitraum des Leistungssystems deckt die Kalenderjahre 2012 bis einschließlich 2014 ab. Die folgenden Bezugszeiträume haben eine Dauer von fünf Kalenderjahren, sofern nicht durch eine Änderung dieser Verordnung anders entschieden wird.

▼B

(2) Dieselben Bezugszeiträume gelten für in der gesamten Europäischen Union geltende Leistungsziele und die Leistungspläne und Ziele für nationale oder funktionale Luftraumblöcke.

*Artikel 8***Wesentliche Leistungsbereiche und Leistungsindikatoren**

(1) Für die Zwecke der Zielfestlegung wird die mögliche Hinzufügung und Anpassung anderer wesentlicher Leistungsbereiche nach Artikel 11 Absatz 4 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 von der Kommission gemäß dem Verfahren von Artikel 5 Absatz 3 der genannten Verordnung beschlossen.

(2) Für die Zwecke der Zielfestlegung wird jedem wesentlichen Leistungsbereich ein oder eine begrenzte Zahl wesentlicher Leistungsindikatoren zugeordnet. Die Leistung von Flugsicherungsdiensten wird anhand verbindlicher Ziele für jeden wesentlichen Leistungsindikator bewertet.

(3) Die wesentlichen Leistungsindikatoren zur Festlegung in der gesamten Europäischen Union geltender Ziele, ausgewählt für wesentliche Leistungsbereiche, sind in Anhang I Abschnitt 1 angegeben.

(4) Die wesentlichen Leistungsindikatoren zur Festlegung der Leistungsziele für die nationalen oder funktionalen Luftraumblöcke sind in Anhang I Abschnitt 2 angegeben.

(5) Die wesentlichen Leistungsindikatoren werden während eines Bezugszeitraums nicht geändert. Änderungen sind durch Änderungen dieser Verordnung spätestens sechs Monate vor Annahme neuer in der gesamten Europäischen Union geltender Leistungsziele zu verabschieden.

(6) Zusätzlich zu den in diesem Artikel genannten wesentlichen Leistungsbereichen und wesentlichen Leistungsindikatoren können die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke entscheiden, zusätzliche Leistungsindikatoren und zugehörige Ziele über die in Anhang I Abschnitt 2 genannten hinaus für die eigene Leistungsüberwachung und/oder als Teil ihrer Leistungspläne festzulegen und zu verwenden. Diese zusätzlichen Indikatoren und Ziele müssen die Erreichung der für die gesamte Europäische Union geltenden Ziele und der sich daraus ergebenden Ziele auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke unterstützen. Sie können beispielsweise die zivil-militärische oder meteorologische Dimension des Leistungsplans einbeziehen und beschreiben. Die zusätzlichen Indikatoren und Ziele können von geeigneten Anreizsystemen, die auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke beschlossen wurden, flankiert werden.



KAPITEL II

AUFSTELLUNG VON LEISTUNGSPLÄNEN

*Artikel 9***Für die gesamte Europäische Union geltende Leistungsziele**

(1) Die Kommission verabschiedet für die gesamte Europäische Union geltende Leistungsziele gemäß dem Verfahren von Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, wobei sie relevanten Beiträgen nationaler Aufsichtsbehörden Rechnung trägt und zuvor die in Artikel 10 der genannten Verordnung aufgeführten Beteiligten sowie gegebenenfalls andere relevante Organisationen und die Europäische Agentur für Flugsicherheit hinsichtlich der Sicherheitsaspekte der Leistung konsultiert.

(2) Für die gesamte Europäische Union geltende Leistungsziele werden von der Europäischen Kommission spätestens fünfzehn Monate vor Beginn des Bezugszeitraums vorgeschlagen und spätestens zwölf Monate vor Beginn des Bezugszeitraums verabschiedet.

(3) Zusammen mit der Verabschiedung für die gesamte Europäische Union geltender Leistungsziele legt die Kommission für jeden wesentlichen Leistungsindikator Warnschwellen fest, bei deren Überschreiten die in Artikel 18 genannten Warnverfahren ausgelöst werden können. Warnschwellen für den wesentlichen Leistungsindikator Kosteneffizienz decken sowohl die Verkehrs- als auch die Kostenentwicklung ab.

(4) Die Kommission belegt jedes für die gesamte Europäische Union geltende Leistungsziel mit einer Beschreibung der Annahmen und Gründe für die Festlegung dieser Ziele, etwa durch die Verwendung von Beiträgen nationaler Aufsichtsbehörden und anderer faktischer Daten, Verkehrsprognosen und gegebenenfalls des erwarteten Niveaus effizienter festgestellter Kosten für die Europäische Union.

*Artikel 10***Ausarbeitung von Leistungsplänen**

(1) Die nationalen Aufsichtsbehörden stellen entweder auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke Leistungspläne mit Zielen auf, die mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen und den Bewertungskriterien von Anhang III vereinbar sind. Es darf nur einen Leistungsplan je Mitgliedstaat oder, falls sich die betreffenden Mitgliedstaaten dafür entscheiden, in Anwendung von Artikel 5 Absätze 1 und 2 einen Leistungsplan auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke auszuarbeiten, je funktionalem Luftraumblock geben.

(2) Zur Unterstützung der Ausarbeitung von Leistungszielen stellen die nationalen Aufsichtsbehörden sicher, dass

a) die Flugsicherungsorganisationen die einschlägigen Elemente ihrer Geschäftspläne, die im Hinblick auf Kohärenz mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen erstellt wurden, mitteilen;

▼B

- b) die Beteiligten gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zum Leistungsplan und den Zielen konsultiert werden. Angemessene Informationen sind den Beteiligten mindestens drei Wochen vor der Konsultationssitzung zu übermitteln.
- (3) Der Leistungsplan enthält insbesondere Folgendes:
- a) Prognose des in jedem Jahr des Bezugszeitraums zu bedienenden Verkehrs, ausgedrückt in Dienststeinheiten, mit Begründung der verwendeten Zahlen;
- b) die festgestellten Kosten zur Festlegung der Kosten der Flugsicherungsdienste, die von Mitgliedstaaten gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 festgesetzt werden;
- c) eine Beschreibung der erforderlichen Investitionen zur Erreichung der Leistungsziele mit einer Darlegung ihrer Relevanz in Bezug auf den europäischen ATM-Masterplan und ihrer Kohärenz mit den darin beschriebenen wichtigsten Bereichen und Zielrichtungen für Fortschritte und Veränderungen;
- d) Leistungsziele in jedem einschlägigen wesentlichen Leistungsbereich, unter Bezugnahme auf jeden wesentlichen Leistungsindikator, für den gesamten Bezugszeitraum, wobei zur Überwachung und Anreizsetzung jährliche Werte zu verwenden sind;
- e) Darlegung der zivil-militärischen Dimension des Plans mit einer Beschreibung der Leistung bei flexibler Luftraumnutzung (FUA), um die Kapazität unter Berücksichtigung der Effektivität militärischer Einsätze und gegebenenfalls einschlägiger Leistungsindikatoren und Ziele in Einklang mit den Indikatoren und Zielen des Leistungsplans zu erhöhen;
- f) mit Gründen versehene Beschreibung, inwieweit die in Buchstabe d genannten Leistungsziele mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen in Einklang stehen und zu ihrer Erreichung beitragen;
- g) eindeutige Angabe der verschiedenen Stellen, die für die Erreichung der Ziele verantwortlich sind, und ihre besonderen Beiträge;
- h) Beschreibung der Anreizregelung, die für die verschiedenen verantwortlichen Stellen gelten soll, um die Erreichung der Ziele im Bezugszeitraum zu fördern;
- i) die von den nationalen Aufsichtsbehörden ergriffenen Maßnahmen zur Überwachung der Erreichung der Leistungsziele;
- j) Darlegung der Ergebnisse der Konsultation der Beteiligten, einschließlich der von den Beteiligten angesprochenen Probleme sowie der vereinbarten Aktionen.
- (4) Den Leistungsplänen ist das Muster von Anhang II zugrunde zu legen, sie können, sofern sich die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 8 Absatz 6 dafür entscheiden, zusätzliche Indikatoren mit zugehörigen Zielen enthalten.

▼B*Artikel 11***Anreizregelungen**

(1) Die von den Mitgliedstaaten als Teil ihres Leistungsplans angewendeten Anreizregelungen müssen folgenden allgemeinen Grundsätzen entsprechen:

- a) Sie sind wirksam, verhältnismäßig und glaubhaft und dürfen während des Bezugszeitraums nicht geändert werden;
- b) sie sind auf nichtdiskriminierender und transparenter Grundlage zur Förderung von Leistungsverbesserungen bei der Dienstleistungserbringung durchzuführen;
- c) sie sind Teil des allen Beteiligten im Voraus bekannten Regulierungsumfelds und gelten für den gesamten Bezugszeitraum;
- d) sie veranlassen die Zielfestlegung unterliegende Stellen dazu, ein hohes Leistungsniveau zu erreichen und die zugehörigen Ziele zu erfüllen.

(2) Anreize in Bezug auf Sicherheitsziele zielen darauf ab, die umfassende Erfüllung und Aufrechterhaltung der erforderlichen Sicherheitsziele zu fördern, und lassen gleichzeitig Leistungsverbesserungen in anderen wesentlichen Leistungsbereichen zu. Sie dürfen nicht finanzieller Art sein und umfassen Aktionspläne mit Fristen und/oder zugehörigen Maßnahmen in Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission vom 20. Dezember 2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten ⁽¹⁾ und/oder in Anwendung von Durchführungsvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.

(3) Anreize zu Kosteneffizienzzielen sind finanzieller Art und unterliegen den entsprechenden Bestimmungen in Artikel 11a Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006. Sie umfassen einen Risikoteilungsmechanismus auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke.

(4) Anreize zu Kapazitätszielen dürfen finanzieller oder anderer Art sein, beispielsweise Mängelbehebungspläne mit Fristen und von den Mitgliedstaaten verabschiedete zugehörige Maßnahmen, die Boni und Strafzahlungen umfassen können. Sind die Anreize finanzieller Art, entsprechen sie den Bestimmungen von Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006.

(5) Anreize zu Umweltzielen zielen darauf ab, die Erreichung vorgegebener Umweltleistungsniveaus zu fördern, und lassen gleichzeitig Leistungsverbesserungen in anderen wesentlichen Leistungsbereichen zu. Sie sind finanzieller oder nichtfinanzieller Art und werden von den Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten festgelegt.

⁽¹⁾ ABl. L 335 vom 21.12.2005, S. 13.

▼B

(6) Darüber hinaus können Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke Anreizregelungen für Luftraumnutzer gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 festlegen oder genehmigen.

KAPITEL III

ANNAHME VON LEISTUNGSPLÄNEN

*Artikel 12***Erste Annahme von Leistungsplänen**

Auf Vorschlag der nationalen Aufsichtsbehörden nehmen die Mitgliedstaaten ihre Leistungspläne mit verbindlichen Leistungszielen auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke an und teilen sie der Kommission spätestens sechs Monate nach Annahme der für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele mit.

*Artikel 13***Bewertung von Leistungsplänen und Überarbeitung der Ziele**

(1) Die Kommission bewertet die Leistungspläne, deren Ziele und insbesondere deren Kohärenz mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen und ihren angemessenen Beitrag dazu auf der Grundlage der Kriterien von Anhang III, wobei der Entwicklung des Kontextes, die möglicherweise zwischen dem Zeitpunkt der Annahme für die gesamte Europäische Union geltender Leistungsziele und dem Zeitpunkt der Bewertung des Leistungsplans eingetreten ist, angemessen Rechnung getragen wird.

(2) Wird festgestellt, dass die Leistungsziele in einem Leistungsplan mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen in Einklang stehen und angemessen dazu beitragen, unterrichtet die Kommission ►**C1** den/die betreffenden Mitgliedstaat(en) ◀ spätestens vier Monate nach Erhalt des Plans davon.

(3) Wird festgestellt, dass Ziele in einem Leistungsplan nicht mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen in Einklang stehen und angemessen dazu beitragen, kann die Kommission spätestens vier Monate nach Erhalt des Plans und gemäß dem Verfahren nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 beschließen, den betreffenden Mitgliedstaaten eine Empfehlung zu erteilen, geänderte Leistungsziele anzunehmen. Ein solcher Beschluss ergeht nach Konsultation des betreffenden Mitgliedstaats/der betreffenden Mitgliedstaaten und gibt genau an, welche Ziele zu ändern sind, und enthält eine Begründung der Bewertung durch die Kommission.

(4) In einem solchen Fall nehmen die betreffenden Mitgliedstaaten spätestens zwei Monate nach Erteilung der Empfehlung geänderte Leistungsziele an, wobei dem Standpunkt der Kommission angemessen Rechnung zu tragen ist, legen geeignete Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele fest und notifizieren diese der Kommission.

▼B*Artikel 14***Bewertung der geänderten Leistungsziele und Annahme von Behebungsmaßnahmen**

- (1) Innerhalb von ►**M4** vier Monaten ◀ nach der Notifizierung bewertet die Kommission die geänderten Leistungsziele und insbesondere ihre Kohärenz mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen und ihren angemessenen Beitrag dazu, auf der Grundlage der Kriterien von Anhang III.
- (2) Wird festgestellt, dass die in Artikel 13 Absatz 4 genannten geänderten Leistungsziele mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Zielen in Einklang stehen und angemessen zu ihnen beitragen, unterrichtet die Kommission ►**C1** den/die betreffenden Mitgliedstaat(en) ◀ spätestens ►**M4** vier Monate ◀ nach Notifizierung der geänderten Ziele davon.
- (3) Stehen die geänderten Leistungsziele und die geeigneten Maßnahmen weiterhin nicht in Einklang mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Zielen und tragen sie nicht angemessen zu diesen bei, kann die Kommission spätestens ►**M4** vier Monate ◀ nach Notifizierung der geänderten Ziele und gemäß dem Verfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 beschließen, dass die betreffenden Mitgliedstaaten Behebungsmaßnahmen zu ergreifen haben.
- (4) In einem solchen Beschluss wird genau angegeben, welche Ziele zu ändern sind, und die Bewertung der Kommission begründet. Er kann das für diese Ziele erwartete Leistungsniveau angeben, um es den betreffenden Mitgliedstaaten zu ermöglichen, geeignete Behebungsmaßnahmen zu ergreifen, und/oder Vorschläge für solche geeigneten Maßnahmen enthalten.
- (5) Spätestens zwei Monate nach dem Beschluss der Kommission sind die von den betreffenden Mitgliedstaaten ergriffenen Behebungsmaßnahmen der Kommission mitzuteilen, zusammen mit Angaben, wie die Kohärenz mit dem Beschluss der Kommission gewährleistet wird.

*Artikel 15***▼C1****Leistungspläne oder Behebungsmaßnahmen, die nach Beginn des Bezugszeitraums angenommen werden****▼B**

Leistungspläne oder Behebungsmaßnahmen, die nach Beginn des Bezugszeitraums als Ergebnis der Verfahren von Artikel 13 und 14 angenommen werden, gelten rückwirkend ab dem ersten Tag des Bezugszeitraums.

*Artikel 16***Überarbeitung der für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele**

- (1) Die Kommission kann beschließen, die für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele gemäß dem Verfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zu überarbeiten:
- a) vor Beginn des Bezugszeitraums, wenn ihr stichhaltige Belege vorliegen, dass die Ausgangsdaten, Annahmen und Gründe für die Festlegung der ursprünglichen für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele nicht mehr gültig sind;

▼B

b) während des Bezugszeitraums als Ergebnis eines Warnverfahrens nach Artikel 18.

(2) Eine Überarbeitung der für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele kann zu einer Änderung bestehender Leistungspläne führen. In diesem Fall kann die Kommission eine angemessene Anpassung des Zeitplans der Kapitel II und III beschließen.

KAPITEL IV

ÜBERWACHUNG DER ERREICHUNG DER LEISTUNGSZIELE*Artikel 17***Fortlaufende Überwachung und Berichterstattung**

(1) Die nationalen Aufsichtsbehörden auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblocke und die Kommission überwachen die Durchführung der Leistungspläne. Falls die Ziele während des Bezugszeitraums nicht erreicht werden, wenden die nationalen Aufsichtsbehörden die im Leistungsplan festgelegten geeigneten Maßnahmen im Hinblick auf eine Berichtigung der Situation an. Zu diesem Zweck sind die Jahreswerte im Leistungsplan zu verwenden.

(2) Stellt die Kommission einen erheblichen und anhaltenden Abfall der Leistung in einem Mitgliedstaat oder funktionalen Luftraumblock fest, der andere Staaten, die am einheitlichen europäischen Luftraum und/oder dem gesamten europäischen Luftraum beteiligt sind, beeinträchtigt, kann sie die betreffenden Mitgliedstaaten und die nationale oder für den funktionalen Luftraumblock zuständige Aufsichtsbehörde oder die betreffende Stelle auffordern, geeignete Maßnahmen festzulegen, anzuwenden und der Kommission mitzuteilen, um die in ihrem Leistungsplan festgelegten Ziele zu erreichen.

▼M1

(2a) Die Kommission überwacht die Umsetzung des Leistungsplans des Netzmanagers. Falls Ziele während des Bezugszeitraums nicht erreicht werden, wendet die Kommission die im Leistungsplan festgelegten geeigneten Maßnahmen an, um die Situation zu beheben. Zu diesem Zweck sind die Jahreswerte im Leistungsplan zu verwenden.

▼B

(3) Die Mitgliedstaaten berichten der Kommission über die Überwachung der Leistungspläne und Ziele durch ihre nationalen oder für funktionale Luftraumblocke zuständigen Aufsichtsbehörden mindestens jährlich sowie im Falle der Gefahr, dass Leistungsziele nicht erreicht werden. Die Kommission erstattet dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum mindestens jährlich Bericht über die Erreichung der Leistungsziele.

*Artikel 18***Warnverfahren**

(1) Werden aufgrund von Umständen, die zu Beginn des Zeitraums unvorhersehbar waren und nicht bewältigt werden können als auch der Kontrolle der Mitgliedstaaten entzogen sind, in Artikel 9 Absatz 3 genannte Warnschwellen auf Ebene der Europäischen Union erreicht, prüft die Kommission die Situation in Konsultation mit den Mitgliedstaaten im Ausschuss für den einheitlichen Luftraum und macht innerhalb von drei Monaten Vorschläge für geeignete Maßnahmen, zu denen

▼B

die Überarbeitung der für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele und folglich die Überarbeitung der nationalen oder für funktionale Luftraumblocke geltenden Leistungsziele gehören können.

(2) Werden aufgrund von Umständen, die zu Beginn des Zeitraums unvorhersehbar waren und nicht bewältigt werden können als auch der Kontrolle der Mitgliedstaaten und der den Leistungszielen unterliegenden Stellen entzogen sind, in Artikel 9 Absatz 3 genannte Warnschwellen auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblocke erreicht, prüft die nationale Aufsichtsbehörde oder betreffende Stelle die Situation in Kontakt mit der Kommission und kann innerhalb von drei Monaten geeignete Maßnahmen vorschlagen, zu denen die Überarbeitung der nationalen oder für funktionale Luftraumblocke geltenden Leistungsziele gehören können.

(3) Die Mitgliedstaaten können auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblocke beschließen, von den in Artikel 9 Absatz 3 genannten Warnschwellen abweichende Warnschwellen anzunehmen, um örtlichen Umständen und Besonderheiten Rechnung zu tragen. In diesen Fällen sind diese Schwellenwerte in den Leistungsplänen anzugeben und müssen mit den nach Artikel 9 Absatz 3 angenommenen Schwellenwerten vereinbar sein. Abweichungen sind detailliert zu begründen. Bei Erreichen dieser Schwellen ist das Verfahren von Absatz 2 anzuwenden.

(4) Umfasst die Durchführung eines Warnverfahrens die Überarbeitung von Leistungsplänen und Zielen, erleichtert die Kommission die Überarbeitung durch eine entsprechende Anpassung des anzuwendenden Zeitplans gemäß dem in Kapitel II und III genannten Verfahren.

Artikel 19

Erleichterung der Aufsicht

Flugsicherungsorganisationen erleichtern Inspektionen und Kontrollen durch die Kommission und die nationalen Aufsichtsbehörden, die für ihre Beaufsichtigung zuständig sind, sowie durch eine in deren Auftrag handelnde qualifizierte Stelle oder durch die EASA, sofern relevant, auch bei Ortsterminen. Unbeschadet der den nationalen Aufsichtsbehörden und der EASA übertragenen Aufsichtsbefugnisse sind die autorisierten Personen befugt,

- a) in Bezug auf alle wesentlichen Leistungsbereiche die einschlägigen Unterlagen und jedes andere Material, das für die Festlegung von Leistungsplänen und Zielen von Belang ist, zu prüfen;
- b) Kopien oder Auszüge aus diesen Unterlagen anzufertigen;
- c) mündliche Erklärungen an Ort und Stelle anzufordern.

Die Inspektionen und Kontrollen erfolgen in Einklang mit den geltenden Verfahren des Mitgliedstaats, in denen sie durchzuführen sind.



KAPITEL V

ERHEBUNG, VALIDIERUNG, PRÜFUNG, BEWERTUNG UND VERBREITUNG VON INFORMATIONEN BEZÜGLICH DER LEISTUNG DER FLUGSICHERUNG FÜR DEN EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM*Artikel 20***Erhebung und Validierung von Daten für die Leistungsüberprüfung**

(1) Zusätzlich zu den von der Kommission bereits aufgrund anderer Instrumente der Europäischen Union erhobenen Daten, die ebenfalls für die Leistungsüberprüfung genutzt werden können, gewährleisten die nationalen Behörden, Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreiber, Flughafenkoordinatoren und Luftfahrtunternehmen, dass die in Anhang IV genannten Daten gemäß dem in diesem Anhang ausgeführten Anforderungen der Kommission bereitgestellt werden.

(2) Nationale Behörden können die Aufgabe der Datenbereitstellung unter ihren nationalen Aufsichtsbehörden, Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern und Flughafenkoordinatoren im Hinblick auf die Berücksichtigung örtlicher Besonderheiten und bestehender Berichtswege ganz oder teilweise delegieren oder reorganisieren.

(3) Die Bereitsteller der Daten ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um die Qualität, Validierung und zeitnahe Übermittlung der Daten sicherzustellen, einschließlich des Nachweises ihrer Qualitätsprüfungen und Validierungsprozesse, Erläuterungen zu spezifischen Anfragen der Europäischen Kommission bezüglich der Qualität der Daten sowie, falls notwendig, Aktionsplänen zur Verbesserung der Datenqualität. Die Daten sind kostenlos und, wo anwendbar, in elektronischer Form unter Verwendung des von der Kommission vorgegebenen Formats bereitzustellen.

(4) Die Kommission bewertet die Qualität der gemäß Absatz 1 übermittelten Daten und validiert sie. Erlauben die Daten keine ordnungsgemäße Nutzung für die Leistungsüberprüfung, kann die Kommission geeignete Maßnahmen ergreifen, um die Qualität der Daten in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, insbesondere deren nationalen Aufsichtsbehörden, zu bewerten und zu verbessern.

(5) Für die Zwecke dieser Verordnung gelten leistungsbezogene Daten, auf die in Absatz 1 Bezug genommen wird, die bereits Eurocontrol bereitgestellt wurden, als der Kommission bereitgestellt. Ist dies nicht der Fall, treffen die Kommission und Eurocontrol die notwendigen Vorkehrungen um sicherzustellen, dass solche Daten der Kommission entsprechend denselben Erfordernissen wie in Absatz 3 zur Verfügung gestellt werden.

(6) Werden erhebliche neue Datenerfordernisse festgestellt oder ist eine unzureichende Datenqualität zu erwarten, kann die Kommission Pilotstudien einleiten, die von den Mitgliedstaaten auf freiwilliger Basis fertig zu stellen sind, bevor neue Datenerfordernisse durch eine Änderung dieser Verordnung eingeführt werden. Diese Pilotstudien werden durchgeführt, um zu prüfen, ob die betreffende Datenerhebung realisierbar ist, wobei die Vorteile, die sich aus der Verfügbarkeit der Daten ergeben, und die Kosten der Erhebung sowie der Aufwand für die Befragten gegeneinander abzuwägen sind.

*Artikel 21***Verbreitung von Informationen**

(1) Die Kommission verbreitet allgemeine Informationen für die Zwecke der in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 festgelegten Ziele gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission ⁽¹⁾, insbesondere Artikel 4, und gemäß Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004.

(2) Die in Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe a genannten Informationen werden den interessierten Beteiligten öffentlich bereitgestellt, insbesondere auf elektronischem Wege.

(3) Die in Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe k genannten jährlichen Berichte werden öffentlich bereitgestellt. Ein Verweis auf diese Berichte wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Kommission kann beschließen, den interessierten Beteiligten regelmäßig weitere allgemeine Informationen bereitzustellen, insbesondere auf elektronischem Wege.

(4) Die in Artikel 9 genannten für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele und ein Verweis auf die in Kapitel III genannten angenommenen Leistungspläne werden öffentlich verfügbar gemacht und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(5) Ein individueller Zugang zu spezifischen Informationen, beispielsweise zu validierten Daten und Statistiken, wird dem Datenbereiter eingeräumt, auf den sich die Informationen und Aktivitäten unmittelbar beziehen.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN*Artikel 22***Rechtsmittel**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf der Grundlage dieser Verordnung ergangene Beschlüsse hinreichend begründet werden und dass gegen sie ein wirksames Überprüfungs- und/oder Rechtsmittelverfahren eingeleitet werden kann.

*Artikel 23***Übergangsmaßnahmen**

Entscheiden sich die Mitgliedstaaten, im Laufe des ersten Bezugszeitraums einen Leistungsplan mit Zielen auf Ebene funktionaler Luftraumblocke anzunehmen, gewährleisten sie, dass

- a) der Plan die nationalen Pläne ab dem 1. Januar eines der Jahre des Bezugszeitraums ablöst;
- b) die Laufzeit des Plans die verbleibende Dauer des Bezugszeitraums nicht übersteigt;

⁽¹⁾ ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

▼ B

- c) aus dem Plan hervorgeht, dass seine Leistungsziele mindestens so hohe Anforderungen stellen wie die Konsolidierung der früheren nationalen Ziele.

*Artikel 24***Überprüfung des Systems**

Die Kommission überprüft die Wirksamkeit des Prozesses bis zum 1. Juli 2013. Bis Ende 2014 und regelmäßig danach überprüft die Kommission das Leistungssystem und wird insbesondere die Auswirkungen, die Wirksamkeit und den Umfang des Systems analysieren, wobei den Arbeiten der ICAO auf diesem Gebiet angemessen Rechnung getragen wird.

▼ M3**▼ B***Artikel 26***Inkrafttreten**

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

(2) Kapitel V gilt ab dem 1. Januar 2011. Der erste Bezugszeitraum beginnt am 1. Januar 2012.

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



ANHANG I

WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN (KPI)

Abschnitt 1: Festlegung von Zielen, die für die gesamte Europäische Union gelten

1. WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN BEZÜGLICH DER SICHERHEIT

- a) Der erste für die gesamte Europäische Union geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Sicherheit ist das Mindestniveau des ersten wesentlichen Leistungsindikators bezüglich der Sicherheit gemäß der Definition in Abschnitt 2 Ziffer 1 Buchstabe a für Flugsicherungsorganisationen bzw. nationale Aufsichtsbehörden.
- b) Der zweite für die gesamte Europäische Union geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Sicherheit ist der Prozentsatz der Anwendung der Schweregradeinstufung des Risikoanalysewerkzeugs gemäß der Definition in Abschnitt 2 Ziffer 1 Buchstabe b in Staaten, in denen diese Verordnung gilt, um eine harmonisierte Meldung der Schweregradbeurteilung von Verstößen gegen die Mindeststaffelung, unbeabsichtigtes Aufrollen auf Start- und Landebahnen und ATM-spezifische technische Vorkommnisse zu ermöglichen.
- c) Der dritte für die gesamte Europäische Union geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Sicherheit ist das Mindestniveau des Maßes für die Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“) am Ende des Bezugszeitraums gemäß der Definition in Abschnitt 2 Ziffer 1 Buchstabe c.

Im ersten Bezugszeitraum werden keine für die gesamte Europäische Union geltenden Ziele für die obigen wesentlichen Leistungsindikatoren festgelegt. Während des ersten Bezugszeitraums verwendet die Kommission die erhobenen Daten zur Validierung dieser wesentlichen Leistungsindikatoren und zu ihrer Bewertung im Hinblick darauf, dass das Sicherheitsrisiko angemessen ermittelt, gemindert und bewältigt wird. Auf dieser Grundlage nimmt die Kommission neue wesentliche Leistungsindikatoren bezüglich der Sicherheit nötigenfalls durch Änderung dieses Anhangs an.

2. UMWELTINDIKATOR

2.1. Für den ersten Bezugszeitraum gilt:

Der erste für die gesamte Europäische Union geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Umwelt ist die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz gemäß folgender Definition:

- Der Indikator für die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz ist die Differenz zwischen der Länge des Streckenanteils des tatsächlichen Flugwegs und dem optimalen Flugweg, der durchschnittlich dem Großkreis entspricht.
- „Strecke“ ist definiert als der außerhalb eines Kreises von 40 NM um den Flughafen zurückgelegte Flugweg.
- Die für die Zwecke dieses Indikators berücksichtigten Flüge sind:
 - a) alle gewerblichen Flüge innerhalb des europäischen Luftraums nach Instrumentenflugregeln (IFR);
 - b) bei außerhalb des europäischen Luftraums liegendem Start oder Ziel eines Flugs nur der Teil innerhalb des europäischen Luftraums.
- Rundflüge und Flüge mit einer Großkreisentfernung von weniger als 80 NM zwischen Nahbereichen werden ausgeschlossen.

▼B

Der zweite für die gesamte Europäische Union geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Umwelt ist die effektive Nutzung zivil-militärischer Luftraumstrukturen, z. B. CDRs (Conditional Routes). Im ersten Bezugszeitraum wird dieser Indikator durch die Kommission überwacht. Die Zielfestlegung beginnt mit dem zweiten Bezugszeitraum.

- 2.2. Ab dem zweiten Bezugszeitraum wird ein dritter für die gesamte Europäische Union geltender wesentlicher Leistungsindikator bezüglich der Umwelt entwickelt, um die spezifischen flughafenbezogenen Umweltfragen im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten zu behandeln.

3. KAPAZITÄTSINDIKATOR

- 3.1. Für den ersten Bezugszeitraum gilt:

Der für die gesamte Europäische Union geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Kapazität sind die Minuten der ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug gemäß der folgenden Definition:

- a) Die ATFM-Verspätung im Streckenflug ist die von der zentralen ATFM-Stelle gemäß Definition in der Verordnung (EU) Nr. 255/2010 der Kommission vom 25. März 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr⁽¹⁾ berechnete Verspätung, ausgedrückt als Differenz der vom Luftfahrzeugbetreiber im letzten eingereichten Flugplan angefragten Startzeit und der von der zentralen ATFM-Stelle zugewiesenen berechneten Startzeit;
- b) der Indikator schließt alle IFR-Flüge innerhalb des europäischen Luftraums ein und deckt ATFM-Verspätungsursachen ab;
- c) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr berechnet.

Um die Entwicklung eines zweiten für die gesamte Europäische Union geltenden wesentlichen Leistungsindikators bezüglich der Kapazität vorzubereiten erhebt, konsolidiert und überwacht die Kommission ab dem ersten Bezugszeitraum

- a) die Summe der ATFM-Verspätungen, die Flugsicherungsdiensten im Nahbereich und am Flughafen zuzuordnen sind;
 - b) die zusätzliche Zeit in der Taxi-Out-Phase;
 - c) bei Flughäfen mit mehr als 100 000 gewerblichen Flugbewegungen im Jahr die zusätzliche Zeit für ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area).
- 3.2. Ab dem zweiten Bezugszeitraum wird ein zweiter für die gesamte Europäische Union geltender wesentlicher Leistungsindikator bezüglich der Kapazität auf der Grundlage der in Ziffer 3.1 beschriebenen Überwachung entwickelt, um die spezifischen flughafenbezogenen Kapazitätsfragen im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten zu behandeln.

4. KOSTENEFFIZIENZINDIKATOR

- 4.1. Für den ersten Bezugszeitraum gilt:

Der für die gesamte Europäische Union geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Kosteneffizienz ist die durchschnittliche EU-weit festgestellte Stückrate für Strecken-Flugsicherungsdienste gemäß der folgenden Definition:

- a) Der Indikator ist der Wert des Quotienten aus den festgestellten Kosten und dem prognostizierten Verkehr, ausgedrückt in Dienststeinheiten, der für den Zeitraum auf Ebene der Europäischen Union erwartet wird und in den Annahmen der Kommission für die Festlegung der für die gesamte Europäische Union geltenden Ziele in Anwendung von Artikel 9 Absatz 4 zugrunde gelegt wird;
- b) der Indikator wird in Euro in realen Werten ausgedrückt;

⁽¹⁾ ABl. L 80 vom 26.3.2010, S. 10.

▼B

- c) der Indikator wird für jedes Jahr des Bezugszeitraums angegeben.

Für den ersten Bezugszeitraum werden die Kosten und Stückraten von Nahbereich-Flugsicherungsdiensten von der Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 erhoben, konsolidiert und überwacht.

- 4.2. Ab dem zweiten Bezugszeitraum ist der zweite für die gesamte Europäische Union geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Kosteneffizienz die durchschnittliche für die gesamte Europäische Union geltende festgestellte Stückrate für Nahbereich-Flugsicherungsdienste.

Abschnitt 2: Festlegung von Zielen auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblocke (FAB)

▼M4

1. WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN BEZÜGLICH DER SICHERHEIT

- a) Der erste auf nationaler/FAB-Ebene für den ersten Bezugszeitraum geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Sicherheit ist die Effektivität des Sicherheitsmanagements, die mit einer auf dem ATM Safety Framework Maturity Survey basierenden Methodik gemessen wird.

Im Hinblick auf die Mitgliedstaaten, ihre nationalen Aufsichtsbehörden und die Flugsicherungsorganisationen mit Zertifizierung für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten oder Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdiensten erfolgt die Messung dieses KPI anhand des Umsetzungsgrades folgender Managementziele:

- Sicherheitspolitik und -ziele,
- Management von Sicherheitsrisiken,
- Gewährleistung der Sicherheit,
- Förderung der Sicherheit,
- Sicherheitskultur.

- b) Der zweite auf nationaler/FAB-Ebene für den ersten Bezugszeitraum geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Sicherheit ist die Anwendung der untenstehenden Schweregradeinstufung auf der Grundlage der Risikoanalysewerkzeug-Methodik auf die Meldung von mindestens drei Vorkommniskategorien: Verstöße gegen die Mindeststaffelung, unbeabsichtigtes Aufrollen auf Start- und Landebahnen und ATM-spezifische Vorkommnisse bei allen ATC-Zentren und Flughäfen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Methodik nicht auf Flughäfen mit weniger als 50 000 Flugbewegungen des gewerblichen Luftverkehrs im Jahr anzuwenden.

Bei Meldung der oben genannten Vorkommnisse verwenden die Mitgliedstaaten und Flugsicherungsorganisationen folgende Schweregrade:

- schwere Störung
- schwer wiegende Störung
- erhebliche Störung
- keine unmittelbare Auswirkung auf die Sicherheit
- nicht bestimmt, z. B. keine ausreichenden Informationen oder nicht eindeutige bzw. widersprüchliche Anhaltspunkte für die Einstufung.

Die Berichterstattung über die Anwendung der Methodik erfolgt für die einzelnen Vorkommnisse.

- c) Der dritte auf nationaler/FAB-Ebene für den ersten Bezugszeitraum geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Sicherheit ist die Berichterstattung der Mitgliedstaaten und ihrer Flugsicherungsorganisationen mit Hilfe eines gemäß Buchstabe e aufgesetzten Fragebogens, der darüber Aufschluss gibt, inwieweit eine Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“) vorhanden ist oder fehlt.

▼ M4

- d) Für den ersten Bezugszeitraum werden keine EU-weiten sicherheitsbezogenen Leistungsziele gelten. Die Mitgliedstaaten können jedoch Ziele festsetzen, die diesen sicherheitsbezogenen KPI entsprechen.
- e) Um die Anwendung und Messung der sicherheitsbezogenen KPI zu erleichtern, verabschiedet die EASA in Abstimmung mit dem Leistungsüberprüfungsgremium vor dem Beginn des ersten Bezugszeitraums annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen in Übereinstimmung mit dem gemäß Artikel 52 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verabschiedeten Verfahren.
- f) Eurocontrol stellt zeitgerecht die erforderlichen Informationen für die Aufsetzung der in Buchstabe e genannten Dokumente bereit, einschließlich mindestens der Angaben zur Risikoanalysewerkzeug-Methodik und ihrer Weiterentwicklung und der Einzelheiten zum Safety Framework Maturity Survey und seinen Gewichtungsfaktoren.
- g) Die nationalen Aufsichtsbehörden erstatten der EASA für das jeweilige Vorjahr bis zum 1. Februar jedes Jahres Bericht über die in den Buchstaben a und c genannte jährliche Messung der KPI (Fragebögen zur Effektivität des Sicherheitsmanagements und zur Kultur des gerechten Umgangs) durch die nationalen Aufsichtsbehörden und Flugsicherungsorganisationen. Diese jährlichen Messungen dienen als Grundlage für die in Buchstabe h und i beschriebenen Überwachungsfunktionen. Ergeben sich bei der jährlichen Messung der KPI Veränderungen, so machen die nationalen Aufsichtsbehörden darüber Mitteilung, bevor der nächste jährliche Bericht fällig ist.
- h) Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die Anwendung und die Messung der sicherheitsbezogenen KPI durch die Flugsicherungsorganisationen in Übereinstimmung mit den Verfahren für die Sicherheitsaufsicht, die in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1034/2011 der Kommission ⁽¹⁾ festgelegt wurden.
- i) Im Rahmen ihrer Normungsinspektionen überwacht die EASA die Anwendung und die Messung der sicherheitsbezogenen KPI durch die nationalen Aufsichtsbehörden in Übereinstimmung mit der in Artikel 24 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Arbeitsweise. Die EASA unterrichtet das Leistungsüberprüfungsgremium über das Ergebnis dieser Inspektionen.

▼ B**2. UMWELTINDIKATOR**

- 2.1. Für den ersten Bezugszeitraum gibt es keinen verbindlichen auf nationaler/FAB-Ebene geltenden wesentlichen Leistungsindikator bezüglich der Umwelt.

Unbeschadet örtlicher Umweltvorschriften arbeiten die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Festlegung eines wesentlichen Leistungsindikators bezüglich der Umwelt auch mit der Kommission zusammen, um die spezifischen flughafenbezogenen Umweltfragen im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten zu behandeln; der Indikator findet ab dem zweiten Bezugszeitraum Anwendung.

- 2.2. Für den zweiten Bezugszeitraum ist der auf nationaler/FAB-Ebene geltende wesentliche Leistungsindikator bezüglich der Umwelt die Entwicklung eines auf nationaler/FAB-Ebene angewendeten Prozesses für die Verbesserung der Streckenauslegung vor dem Ende des Bezugszeitraums, einschließlich der wirksamen Nutzung der zivil-militärischen Luftraumstrukturen (z. B. CDRs).

3. KAPAZITÄTSINDIKATOR

- 3.1. Für den ersten Bezugszeitraum gilt:

Der auf nationaler/FAB-Ebene geltende wesentliche Leistungsindikator für die Kapazität sind die Minuten ATFM-Verspätung auf der Strecke je Flug. Er ist wie folgt definiert:

- a) Der Indikator ist wie in Abschnitt 1 Ziffer 3.1 definiert;
- b) der Indikator wird für jedes Jahr des Bezugszeitraums angegeben.

⁽¹⁾ ABl. L 271 vom 18.10.2011, S. 15.

▼B

Um die Entwicklung eines zweiten auf nationaler/FAB-Ebene geltenden wesentlichen Leistungsindikators für die Kapazität vorzubereiten, melden die Mitgliedstaaten ab dem ersten Bezugszeitraum:

- a) die Summe der ATFM-Verspätungen, die Flugsicherungsdiensten im Nahbereich und am Flughafen zuzuordnen sind;
- b) die zusätzliche Zeit in der Taxi-Out-Phase;
- c) bei Flughäfen mit mehr als 100 000 gewerblichen Flugbewegungen im Jahr die zusätzliche Zeit für ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area).

3.2. Ab dem zweiten Bezugszeitraum wird ein zweiter auf nationaler/FAB-Ebene geltender wesentlicher Leistungsindikator für die Kapazität eingeführt, um die spezifischen nahbereichs- und flughafenbezogenen Kapazitätsfragen zu behandeln.

4. KOSTENEFFIZIENZINDIKATOR

4.1. Für den ersten Bezugszeitraum ist der auf nationaler/FAB-Ebene geltende wesentliche Leistungsindikator für die Kosteneffizienz die festgestellte Stückrate für Strecken-Flugsicherungsdienste auf nationaler/FAB-Ebene gemäß folgender Definition:

- a) Der Indikator ist der Wert des Quotienten aus den festgestellten Kosten und dem prognostizierten Verkehr, der in den Leistungsplänen gemäß Artikel 10 Absatz 3 Buchstaben a und b zugrunde gelegt ist;
- b) der Indikator wird in Landeswährung in realen Werten ausgedrückt;
- c) der Indikator wird für jedes Jahr des Bezugszeitraums angegeben.

Zusätzlich melden die Staaten die Kosten ihrer Nahbereich-Flugsicherungsdienste und Stückraten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 und begründen gegenüber der Kommission etwaige Abweichungen von den Prognosen.

4.2. Ab dem zweiten Bezugszeitraum wird ►**C1** ein zweiter auf nationaler/FAB-Ebene geltender wesentlicher Leistungsindikator für die Kosteneffizienz ◀ eingeführt: die festgestellte(n) Stückrate(n) für Nahbereich-Flugsicherungsdienste auf nationaler/FAB-Ebene.

▼B*ANHANG II***MUSTER FÜR LEISTUNGSPLÄNE**

Den Leistungsplänen auf nationaler/FAB-Ebene wird folgende Struktur zugrunde gelegt:

1. EINLEITUNG

- 1.1. Beschreibung der Situation (Anwendungsbereich des Plans, erfasste Stellen, nationaler Plan oder FAB-Plan usw.).
- 1.2. Beschreibung des makroökonomischen Szenarios für den Bezugszeitraum einschließlich globaler Annahmen ► **CI** (Verkehrsprognose usw.) ◄.
- 1.3. Beschreibung des Ergebnisses der Konsultation der Beteiligten zur Ausarbeitung des Leistungsplans (von den Beteiligten angesprochene Hauptpunkte und wenn möglich vereinbarte Kompromisse).

2. LEISTUNGSZIELE AUF NATIONALER EBENE UND/ODER AUF EBENE FUNKTIONALER LUFTRAUMBLÖCKE

- 2.1. Leistungsziele in jedem wesentlichen Leistungsbereich, unter Bezugnahme auf jeden wesentlichen Leistungsindikator, für den gesamten Bezugszeitraum, wobei zur Überwachung und Anreizsetzung jährliche Werte zu verwenden sind:

a) **Sicherheit**

- Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements: nationale/FAB-Ziele gemäß der Definition nach Anhang I Abschnitt 2 Ziffer 1 Buchstabe a für jedes Jahr des Bezugszeitraums (im ersten Bezugszeitraum fakultativ).
- Anwendung der Schweregradeinstufung des Risikoanalysewerkzeugs: nationale/FAB-Ziele gemäß der Definition nach Anhang I Abschnitt 2 Ziffer 1 Buchstabe b für jedes Jahr des Bezugszeitraums (Ja/Nein-Werte).
- Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“): nationale/FAB-Ziele gemäß der Definition nach Anhang I Abschnitt 2 Ziffer 1 Buchstabe c für jedes Jahr des Bezugszeitraums (im ersten Bezugszeitraum fakultativ).

b) **Kapazität**

- Minuten ATFM-Verspätung auf der Strecke je Flug.

c) **Umwelt**

- Beschreibung des Prozesses zur Verbesserung der Streckenauslegung auf nationaler/FAB-Ebene (im ersten Bezugszeitraum fakultativ).

d) **Kosteneffizienz**

- Festgestellte Kosten für Strecken- und Nahbereich-Flugsicherungsdienste gemäß Festsetzung nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und in Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 für jedes Jahr des Bezugszeitraums;
- Prognose der Strecken-Diensteinheiten für jedes Jahr des Bezugszeitraums;

▼B

- die daraus abgeleiteten festgestellten Stückraten für den Bezugszeitraum;
 - Darlegung und Begründung der Eigenkapitalrendite der Flugsicherungsorganisationen in Bezug auf das tatsächlich eingegangene Risiko;
 - Beschreibung der erforderlichen Investitionen zur Erreichung der Leistungsziele mit einer Darlegung ihrer Relevanz in Bezug auf den europäischen ATM-Masterplan und ihrer Kohärenz mit den darin beschriebenen wichtigsten Bereichen und Zielrichtungen für Fortschritte und Veränderungen.
- 2.2. Darlegung und Erläuterung der Kohärenz der Leistungsziele mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen.
- 2.3. Darlegung und Erläuterung der Überträge aus den Jahren vor dem Bezugszeitraum.
- 2.4. Beschreibung der Parameter, die von den Mitgliedstaaten für die Festlegung der Risikoteilung und von Anreizen verwendet werden.
3. BEITRAG JEDER RECHENSCHAFTSPFLICHTIGEN STELLE
- 3.1. Individuelle Leistungsziele für jede rechenschaftspflichtige Stelle.
- 3.2. Beschreibung der Anreizmechanismen, mit denen jede Stelle zur Erreichung der Ziele im Bezugszeitraum veranlasst werden soll.
4. MILITÄRISCHE DIMENSION DES PLANS
- Darlegung der zivil-militärischen Dimension des Plans mit einer Beschreibung der Leistung bei flexibler Luftraumnutzung (FUA), um die Kapazität unter Berücksichtigung der Effektivität militärischer Einsätze und gegebenenfalls einschlägiger Leistungsindikatoren und Ziele in Einklang mit den Indikatoren und Zielen des Leistungsplans zu erhöhen
5. SENSITIVITÄTSANALYSE UND VERGLEICH MIT DEM VORHERGEHENDEN LEISTUNGSPLAN
- 5.1. Sensitivität gegenüber externen Annahmen.
- 5.2. Vergleich mit dem vorhergehenden Leistungsplan (nicht für den ersten Bezugszeitraum).
6. DURCHFÜHRUNG DES LEISTUNGSPLANS
- Beschreibung der von den nationalen Aufsichtsbehörden ergriffenen Maßnahmen zur Erreichung der Leistungsziele, wie
- Überwachungsmechanismen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsprogramme und Geschäftspläne der Flugsicherungsorganisationen durchgeführt werden;
 - Maßnahmen zur Überwachung der Durchführung der Leistungspläne und zur entsprechenden Berichterstattung, einschließlich der Vorgehensweise bei Nichterreichen der Ziele während des Bezugszeitraums.

▼B*ANHANG III***GRUNDSÄTZE FÜR DIE BEURTEILUNG DER KOHÄRENZ ZWISCHEN DEN AUF EBENE DER EUROPÄISCHEN UNION UND AUF NATIONALER EBENE ODER AUF EBENE FUNKTIONALER LUFTRAUMBLÖCKE GELTENDEN LEISTUNGSZIELEN**

Die Kommission verwendet die folgenden Beurteilungskriterien:

1. Allgemeine Kriterien

- a) Einhaltung der Anforderungen bezüglich der Ausarbeitung und Annahme des Leistungsplans, insbesondere Bewertung der im Leistungsplan gegebenen Begründungen;
- b) faktische Analyse unter Berücksichtigung der Gesamtsituation jedes einzelnen Staates;
- c) Beziehungen aller Leistungsziele untereinander;
- d) Leistungsstandards zu Beginn des Bezugszeitraums und daraus entstehender Spielraum für weitere Verbesserungen.

2. Sicherheit

- a) Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements: Die zusätzliche Marge sowohl für Flugsicherungsorganisationen als auch nationale Aufsichtsbehörden, die im Leistungsplan verwendet und von der Kommission bewertet wird, muss am Ende des Bezugszeitraums den Werten des entsprechenden für die gesamte Europäische Union geltenden Indikators entsprechen oder darüber liegen (im ersten Bezugszeitraum fakultativ).
- b) Anwendung der Schweregradeinstufung des Risikoanalysewerkzeugs: Kohärenz des lokalen wesentlichen Leistungsindikators gemäß Definition in Anhang I Abschnitt 2 Ziffer 1 Buchstabe b mit dem für die gesamte Europäische Union geltenden Indikator für jedes Jahr des Bezugszeitraums.
- c) Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“): Das Niveau des auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke geltenden Leistungsziels muss unter Verwendung des wesentlichen Leistungsindikators gemäß der Definition von Anhang I Abschnitt 2 Ziffer 1 Buchstabe c am Ende des Bezugszeitraums dem für die gesamte Europäische Union geltenden Ziel gemäß Definition von Anhang I Abschnitt 1 Ziffer 1 Buchstabe c entsprechen oder darüber liegen (im ersten Bezugszeitraum fakultativ).

▼MI**3. Umwelt**

Streckenauslegung: im ersten Bezugszeitraum nicht anwendbar. Während des zweiten Bezugszeitraums: Bewertung des Prozesses für die Streckenauslegung, der im Leistungsplan angewendet wird, und dessen Konsistenz mit dem Prozess zur Ausarbeitung des Plans zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes, der vom Netzmanager ausgearbeitet wird.

4. Kapazität

Verspätungsniveau: Vergleich des erwarteten Niveaus der ATFM-Verspätungen auf der Strecke gemäß den Leistungsplänen mit einem Referenzwert, der im Kapazitätsplanungsprozess von Eurocontrol und im Netzbetriebsplan des Netzmanagers bereitgestellt wird.

▼B**5. Kosteneffizienz**

- a) Trend der Stückrate: Bewertung der Frage, ob sich die vorgelegten festgestellten Stückraten voraussichtlich kohärent mit dem für die gesamte Europäische Union geltenden Kosteneffizienzziel entwickeln, und ob sie während des gesamten Bezugszeitraums wie auch in jedem einzelnen Jahr auf angemessene Weise zur Erreichung des genannten Ziels beitragen;

▼B

- b) Niveau der festgestellten Stückraten: Vergleich der vorgelegten lokalen Stückraten mit der durchschnittlichen Stückrate der Mitgliedstaaten oder FABs mit einem ähnlichen betrieblichen oder wirtschaftlichen Umfeld gemäß Definition der Kommission;
- c) Eigenkapitalrendite: Bewertung der Eigenkapitalrendite der Flugsicherungsorganisationen in Bezug auf das tatsächlich eingegangene Risiko;
- d) Annahmen zur Verkehrsprognose: Vergleich der im Leistungsplan verwendeten Prognosen der lokalen Dienstleistungen mit einer Referenzprognose, z.B. den Verkehrsprognosen des Statistics and Forecast Service (STAT-FOR) von Eurocontrol;
- e) Wirtschaftliche Annahmen: Prüfung, dass die im Leistungsplan verwendeten Inflationsannahmen einer Referenzprognose, z.B. des IWF (Internationaler Währungsfonds) oder von Eurostat, entsprechen.

▼B*ANHANG IV***LISTE DER FÜR DIE ZWECKE DIESER VERORDNUNG
BEREITZUSTELLENDEN DATEN****1. VON NATIONALEN BEHÖRDEN BEREITZUSTELLENDEN DATEN****1.1. Datensatzspezifikation**

Nationale Behörden stellen die folgenden Daten zum Zweck der Leistungsüberprüfung bereit:

- a) Informationen, die zur Einhaltung des in Anhang I Abschnitt 2 Ziffer 1 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsindikators für die Sicherheit erforderlich sind;
- b) Sicherheitsprogramm des Staates (State Safety Programm) gemäß Standard 2.27.1 des ICAO-Anhangs 11, Änderung 47-B vom 20. Juli 2009.

Außerdem stellen die nationalen Behörden sicher, dass die folgenden Daten zum Zweck der Leistungsüberprüfung zur Verfügung stehen:

- c) Daten zur Flugverkehrsflussregelung, die von der zentralen ATFM-Stelle gemäß Definition der Verordnung (EU) Nr. 255/2010 verwendet und berechnet werden, wie Flugpläne für den allgemeinen Luftverkehr nach Instrumentenflugregeln, tatsächliche Streckenführung, Überwachungsdaten, Flugsicherungsverspätungen auf der Strecke und am Flughafen, Ausnahmen von Verkehrsflussregelungsmaßnahmen, Einhaltung von Flugverkehrsmanagementzeitnischen, Häufigkeit der CDR-Nutzung;
- d) flugverkehrsmanagementbezogene Sicherheitsvorkommnisse gemäß der Definition in den Eurocontrol-Anforderungen im Bereich der Sicherheitsregelung (Safety Regulatory Requirement — ESARR 2, Ausgabe 3.0) „Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM“;

▼M2

- e) in den Artikeln 7, 8 und 14 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1034/2011 der Kommission ⁽¹⁾ genannte Sicherheitsberichte der nationalen Aufsichtsbehörden sowie Berichte der nationalen Aufsichtsbehörden über die Behebung erkannter Sicherheitsmängel, die Gegenstand von Plänen zur Mängelbehebung sind;

▼B

- f) Informationen über Sicherheitsempfehlungen und Abhilfemaßnahmen, die aufgrund der Analyse/Untersuchung flugverkehrsmanagementbezogener Vorkommnisse gemäß der Richtlinie 94/56/EG des Rates ⁽²⁾ über die Unfalluntersuchung und der Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt ergriffen wurden;
- g) Informationen über Vorkehrungen zur Förderung einer Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“);
- h) Daten zur Unterstützung der in Artikel 4 Buchstaben m und n der Verordnung (EG) Nr. 2150/2000 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luft-raumnutzung ⁽³⁾ genannten Aufgaben.

1.2. Periodizität und Fristen der Datenbereitstellung

Die in Ziffer 1.1 Buchstaben a, b, d, e, g und h genannten Daten sind jährlich bereitzustellen.

Die in Ziffer 1.1 Buchstaben c und f genannten Daten sind monatlich bereitzustellen.

⁽¹⁾ ABl. L 271 vom 18.10.2011, S. 15.

⁽²⁾ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 14.

⁽³⁾ ABl. L 342 vom 24.12.2005, S. 20.

▼B**2. VON FLUGSICHERUNGSORGANISATIONEN BEREITZUSTELLLENDE DATEN**

Dieser Abschnitt gilt für Flugsicherungsorganisationen, die die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Dienste erbringen. In Einzelfällen können die nationalen Behörden Flugsicherungsorganisationen einbeziehen, die ►**CI** unterhalb der in Artikel 1 Absatz 3 genannten Schwellenwerte ◀ liegen. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

2.1. Datensatzspezifikation

Flugsicherungsorganisationen stellen die folgenden Daten zum Zweck der Leistungsüberprüfung bereit:

- a) Die in der Eurocontrol-Spezifikation mit dem Titel „Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure“, Ausgabe 2.6 vom 31. Dezember 2008, Ref. Eurocontrol-SPEC-0117, genannten Daten;
- b) Jahresberichte und leistungsbezogene Teile der Geschäftspläne und des Jahresplans, die von der Flugsicherungsorganisation gemäß Anhang I Abschnitte 2.2 und 9 der ►**CI** Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 ◀ erstellt wurden;
- c) Informationen, die zur Einhaltung des in Anhang I Abschnitt 2 Ziffer 1 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsindikators für die Sicherheit erforderlich sind;
- d) Informationen über Vorkehrungen zur Förderung einer Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“).

2.2. Periodizität und Fristen der Datenbereitstellung

Die in Artikel 2 Buchstabe a genannten Daten für das Jahr n sind jährlich vor dem 15. Juli des Jahres n + 1 bereitzustellen, ausgenommen zukunftsorientierte Daten, die bis zum 1. November des Jahres n + 1 bereitzustellen sind. Das erste Bezugsjahr n ist 2010.

Die in Artikel 2 Buchstaben b und c genannten Daten sind jährlich bereitzustellen.

3. VON FLUGHAFENBETREIBERN BEREITZUSTELLENDEN DATEN

Dieser Abschnitt gilt für Flughafenbetreiber, die Dienste auf Gemeinschaftsflughäfen mit mehr als 150 000 gewerblichen Flugbewegungen im Jahr erbringen, und für alle koordinierten und flugplanvermittelten Flughäfen mit mehr als 50 000 gewerblichen Flugbewegungen im Jahr. In Einzelfällen können Mitgliedstaaten Flughäfen unterhalb dieser Schwellenwerte einbeziehen. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

3.1. Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Anhangs gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

- a) „Flughafenkennung“ (Airport Identification) ist die Angabe des Flughafens mit dem standardmäßigen 4-Buchstaben-ICAO-Code gemäß ICAO-Dok. 7910 (120. Ausgabe, Juni 2006);
- b) „Koordinierungsparameter“ (Coordination Parameters) sind die in der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 definierten Koordinierungsparameter;
- c) „deklarierte Flughafenkapazität“ (Airport Declared Capacity) bezeichnet die Koordinierungsparameter, die in der Form vorgelegt werden, in der eine maximale Zahl von Zeitnischen pro Zeiteinheit (Blockperiode), die von dem Koordinator zugeteilt werden können, angegeben wird. Die Dauer dieser Blöcke kann variieren; darüber hinaus kann durch Überlagerung mehrerer Blöcke unterschiedlicher Dauer die Konzentration von Flügen innerhalb bestimmter Zeiträume gesteuert werden. Die Verwendung deklarerter Kapazitätswerte für die gesamte Flugplanperiode bedeutet eine frühzeitige Festlegung der flugplanperiodenbezogenen Flughafeninfrastrukturkapazität;
- d) „Luftfahrzeug-Eintragungszeichen“ (Aircraft Registration) ist die alphanumerische Kennung, die der tatsächlichen Kennung des Luftfahrzeugs entspricht;

▼ B

- e) „Luftfahrzeugmuster“ (Aircraft Type) ist die (bis zu 4 Zeichen lange) Kennung eines Luftfahrzeugmusters gemäß ICAO-Leitlinien;
- f) „Flugnummer“ (Flight Identifier) ist eine Gruppe alphanumerischer Zeichen zur Identifizierung eines Flugs;
- g) „codierter Startflughafen“ (Encoded Aerodrome of Departure) und „codierter Zielflughafen“ (Encoded Aerodrome of Destination) ist der Flughafencode unter Verwendung der 4 Zeichen langen ICAO-Flughafenkennung oder der 3 Zeichen langen IATA-Flughafenkennung;
- h) „Out-Off-On-In-Zeitstempel“ (Out-Off-On-In Time Stamps) sind die folgenden Zeitangaben auf die nächste Minute gerundet:
- planmäßige Abflugzeit (Off Block);
 - tatsächliche Off-Block-Zeit;
 - tatsächliche Startzeit (Take Off);
 - tatsächliche Landezeit;
 - planmäßige Ankunftszeit (In Block);
 - tatsächliche In-Block-Zeit;
- i) „planmäßige Abflugzeit (Off Block)“ (Scheduled Time of Departure (Off-Block)) ist der Zeitpunkt (Datum und Uhrzeit), zu dem ein Flug planmäßig die Abflugposition verlassen soll;
- j) „tatsächliche Abflugzeit (Off Block)“ (Actual Off-Block Time) ist der Zeitpunkt (Datum und Uhrzeit), zu dem das Luftfahrzeug die Abflugposition verlassen hat (Pushback oder mit eigener Kraft);
- k) „tatsächliche Startzeit (Take Off)“ (Actual Take-Off Time) ist der Zeitpunkt (Datum und Uhrzeit), zu dem das Fahrwerk des Luftfahrzeugs von der Startbahn abgehoben hat („Wheels up“);
- l) „tatsächliche Landezeit“ (Actual Landing Time) ist der Zeitpunkt (Datum und Uhrzeit), zu dem das Luftfahrzeug gelandet ist (Aufsetzen auf der Landebahn);
- m) „planmäßige Ankunftszeit (In Block)“ (Scheduled Time of Arrival (In-Block)) ist der Zeitpunkt (Datum und Uhrzeit), zu dem ein Flug planmäßig an der Ankunftsposition ankommen soll;
- n) „tatsächliche In-Block-Zeit“ (Actual In-Block Time) ist der tatsächliche Zeitpunkt (Datum und Uhrzeit), zu dem die Parkbremsen an der Ankunftsposition gesetzt wurden;
- o) „Flugregeln“ (Flight Rules) sind die Regeln für die Flugdurchführung. „IFR“ für Luftfahrzeuge, die nach Instrumentenflugregeln gemäß Anhang 2 des Abkommens von Chicago fliegen, oder „VFR“ für Luftfahrzeuge, die nach Sichtflugregeln gemäß demselben Anhang fliegen. „Operationeller Luftverkehr (OAT)“ (Operational Air Traffic) für Staatsluftfahrzeuge, die nicht die Flugregeln gemäß Anhang 2 des Abkommens von Chicago befolgen;

▼ B

- p) ► **C1** „Flugtyp“ (Flight Type) ist der Flugtyp gemäß Anlage 2 des ICAO-Dokuments 4444 (15. Ausgabe, Juni 2007); ◀
- q) „Flughafen-Ankunftszeitnische“ (Airport Arrival Slot) und „Flughafen-Abflugzeitnische“ (Airport Departure Slot) bezeichnen eine Flughafenzeitnische, die einem ankommenden oder einem abfliegenden Flug gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 zugewiesen wurden;
- r) „Landebahnkennung“ (Arrival Runway Designator) und „Startbahnkennung“ (Departure Runway Designator) ist die ICAO-Kennung ► **C1** der für Start und Landung benutzten Start- und Landebahn ◀ (z. B. 10L);
- s) „Ankunftsposition“ (Arrival Stand) ist die Kennung der ersten Parkposition, auf der das Luftfahrzeug bei Ankunft abgestellt wurde;
- t) „Abflugposition“ (Departure Stand) ist die Kennung der letzten Parkposition, auf der das Luftfahrzeug vor dem Abflug abgestellt war;
- u) „Verspätungsursachen“ (Delay Causes) sind die standardmäßigen IATA-Verspätungscodes gemäß Anhang 2 des „Digest — Annual 2008 Delays to Air Transport in Europe (ECODA)“⁽¹⁾ mit Angabe der Verspätungsdauer. Falls dem Flug mehrere Ursachen zuzuordnen sind, sind die Verspätungsursachen aufzulisten;
- v) „Enteisungsinformation“ (De-Icing or Anti-Icing Information) ist die Angabe, ob eine Enteisung vorgenommen wurde, und falls ja, wo (vor Verlassen der Abflugposition oder an einer Außenposition nach Verlassen der Abflugposition, d.h. nach dem Off-Block-Zeitpunkt);
- w) „operationelle Annullierung“ (Operational Cancellation) ist ein ankommender oder abgehender planmäßiger Flug, auf den die folgenden Bedingungen zutreffen:
- Für den Flug wurde eine Flughafenzeitnische zugewiesen, und
 - der Flug wurde vom Luftfahrtunternehmen am Tag vor der Flugdurchführung bestätigt und/oder er war in der täglichen Flugplanliste enthalten, die vom Flughafenbetreiber am Tag vor der Flugdurchführung erstellt wurde, aber
 - eine Landung oder ein Start hat nicht stattgefunden.

3.2. Datensatzspezifikation**3.2.1. Flughafenbetreiber von koordinierten und flugplanvermittelten Flughäfen stellen die folgenden Daten bereit:**

- Flughafenkennung (Airport Identification);
- deklarierte Flughafenkapazität (Airport Declared Capacity);
- alle für Flugsicherungsdienste relevanten Koordinierungsparameter (Coordination Parameters);
- geplantes Niveau der Dienstqualität (Verspätung, Pünktlichkeit usw.) im Zusammenhang mit der Erklärung der Flughafenkapazität, sofern dieses festgelegt wurde;
- detaillierte Beschreibung der Indikatoren, die zur Festlegung des geplanten Niveaus der Dienstqualität verwendet wurden, sofern dieses festgelegt wurde.

⁽¹⁾ https://extranet.eurocontrol.int/http://prisme-web.hq.corp.eurocontrol.int/ecoda/coda/public/standard_page/codarep/2008/2008DIGEST.pdf

▼B

3.2.2. Flughafenbetreiber stellen zum Zweck der Leistungsüberprüfung die folgenden operationellen Daten für jeden ankommenden oder abgehenden Flug bereit:

- Luftfahrzeug-Eintragungszeichen (Aircraft Registration);
- Luftfahrzeugmuster (Aircraft Type);
- Flugnummer (Flight Identifier);
- codierter Start- und Zielflughafen (Encoded aerodrome of departure and of destination);
- Out-Off-On-In-Zeitstempel (Out-Off-On-In Time Stamps);
- Flugregeln (Flight Rules) und Flugtyp (Flight Type);
- Flughafenankunfts- und -abflugzeitnische, falls zutreffend;
- Lande- und Startbahnkennung (Arrival and Departure Runway Designator);
- Ankunfts- und Abflugposition (Arrival and Departure Stand);
- Verspätungsursachen (Delay Causes), falls zutreffend (nur für abgehende Flüge);
- Enteisierungsinformation (De-icing or Anti-Icing Information), falls zutreffend.

3.2.3. Flughafenbetreiber stellen zum Zweck der Leistungsüberprüfung die folgenden operationellen Daten für jede operationelle Annullierung bereit:

- Flugnummer (Flight Identifier);
- Luftfahrzeugmuster (Aircraft Type);
- planmäßiger Start- und Zielflughafen (Scheduled Airport of Departure and of Destination);
- Flughafenankunfts- und -abflugzeitnische, falls zutreffend;
- Annullierungsgrund.

3.2.4. Flughafenbetreiber können zum Zweck der Leistungsüberprüfung Folgendes bereitstellen:

- freiwillige Berichte zu Leistungsabfall oder Störung der Flugsicherung an Flughäfen;
- freiwillige Berichte zu flugsicherungsbedingten Sicherheitsvorkommnissen;
- freiwillige Berichte zu Kapazitätsengpässen von Terminals;
- freiwillige Berichte zu Konsultationstreffen mit Flugsicherungsorganisationen und staatlichen Stellen.

3.3. **Periodizität und Fristen der Datenbereitstellung**

Die in Abschnitt 3.2.1 genannten Daten sind zweimal jährlich gemäß dem in Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 festgelegten Zeitplan bereitzustellen.

Werden die in den Abschnitten 3.2.2 und 3.2.3 genannten Daten bereitgestellt, sind sie monatlich innerhalb eines Monats nach Ende des Flugmonats bereitzustellen.

Die in Abschnitt 3.2.4 genannten Berichte können jederzeit vorgelegt werden.

4. VON FLUGHAFENKOORDINATOREN BEREITZUSTELLENDEN DATEN

4.1. **Datensatzspezifikation**

Flughafenkoordinatoren stellen die folgenden Daten zum Zweck der Leistungsüberprüfung bereit:

Die in Artikel 4 Absatz 8 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 genannten Daten.

▼B**4.2. Periodizität und Fristen der Datenbereitstellung**

Die Daten sind zweimal jährlich gemäß dem in Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 festgelegten Zeitplan bereitzustellen.

5. VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN BEREITZUSTELLENDEN DATEN

Dieser Abschnitt gilt für Luftfahrtunternehmen, die im Durchschnitt der drei Vorjahre mehr als 35 000 Flüge im Jahr innerhalb des europäischen Luftraums durchführen.

5.1. Begriffsbestimmungen

5.1.1. Für die Zwecke dieses Anhangs gelten dieselben Begriffsbestimmungen wie in Anhang IV Abschnitt 3.1 sowie zusätzlich:

- a) „Kraftstoffverbrauch“ (Fuel Burn) ist die tatsächliche Menge des beim gesamten Flug (von Flugsteig zu Flugsteig) verbrauchten Kraftstoffs;
- b) „tatsächliche Masse auf dem Vorfeld“ (Actual Ramp Weight) ist die Masse des Luftfahrzeugs in metrischen Tonnen vor Anlassen der Triebwerke.

5.2. Datensatzspezifikation

5.2.1. Die Luftfahrtunternehmen stellen zum Zweck der Leistungsüberprüfung die folgenden Daten für jeden von ihnen innerhalb des geografischen Geltungsbereichs dieser Verordnung durchgeführten Flug bereit:

- Luftfahrzeug-Eintragungszeichen (Aircraft Registration);
- Flugnummer (Flight Identifier);
- Flugregeln (Flight Rules) und Flugtyp (Flight Type);
- codierter Start- und Zielflughafen (Encoded Airport of Departure and of Destination);
- Lande -und Startbahnkennung (Arrival and Departure Runway Designator), falls zutreffend;
- Ankunfts- und Abflugposition (Arrival and Departure Stand), falls zutreffend;
- Out-Off-On-In-Zeitstempel (Out-Off-On-In Time Stamps), sowohl planmäßig als auch tatsächlich (Scheduled and Actual);
- Verspätungsursachen (Delay Causes);
- Enteisungsinformation (De-icing or Anti-Icing Information), falls zutreffend.

5.2.2. Die Luftfahrtunternehmen stellen zum Zweck der Leistungsüberprüfung die in Anhang IV Abschnitt 3.2.3 genannten Daten für jede operationelle Annullierung innerhalb des geografischen Geltungsbereichs dieser Verordnung bereit.

5.2.3. Zusätzlich zu den Daten, die nach Anhang IV Teil B der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates⁽¹⁾ bereitzustellen sind, können die Luftfahrtunternehmen der Kommission die folgenden Daten für jeden Flug bereitstellen, den sie im geografischen Geltungsbereich dieser Verordnung durchführen:

- Kraftstoffverbrauch (Fuel Burn);
- tatsächliche Masse auf dem Vorfeld (Actual Ramp Weight).

⁽¹⁾ ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32.

▼B

5.2.4. Luftfahrtunternehmen können zum Zweck der Leistungsüberprüfung Folgendes bereitstellen:

- freiwillige Berichte über den Zugang zum Luftraum;
- freiwillige Berichte zu Leistungsabfall oder Störung der Flugsicherung an Flughäfen;
- freiwillige Berichte zu flugsicherungsbedingten Sicherheitsvorkommnissen;
- freiwillige Berichte zu Kapazitätsengpässen auf der Strecke, Flugflächenbeschränkungen (Level Capping) oder Umleitungen (Rerouting);
- freiwillige Berichte zu Konsultationstreffen mit Flugsicherungsorganisationen und staatlichen Stellen.

5.3. **Periodizität der Datenbereitstellung**

Die in Anhang IV Abschnitt 5.2.1, 5.2.2 und 5.2.3 genannten Daten sind monatlich bereitzustellen.

Die in Abschnitt 5.2.4 genannten Berichte können jederzeit vorgelegt werden.