

**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) 552/2004 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

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

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

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem, das eine sichere, geregelte und nachhaltige Abwicklung des Luftverkehrs ermöglicht, die Kapazität optimiert und den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr und die Freizügigkeit der Personen erleichtert.
- (2) Die Annahme des ersten Pakets von Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum, der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) <sup>(4)</sup>, der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) <sup>(5)</sup>, der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) <sup>(6)</sup> und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagements („Interoperabilitäts-Verordnung“) <sup>(7)</sup> durch das Europäische Parlament und den Rat hat eine solide Rechtsgrundlage für ein nahtloses, interoperables und sicheres System des Flugverkehrsmanagements (Air Traffic Management — ATM) geschaffen.
- (3) Als Reaktion auf den nachdrücklichen Wunsch der Branche, der Mitgliedstaaten und anderer Beteiligten, den

Rechtsrahmen für den Luftverkehr in Europa zu vereinfachen und seine Wirksamkeit zu erhöhen, wurde im November 2006 eine hochrangige Gruppe für den künftigen Rechtsrahmen des europäischen Luftverkehrs („hochrangige Gruppe“) eingesetzt. Die hochrangige Gruppe, die aus Vertretern der Mehrzahl der Beteiligten besteht, legte im Juli 2007 einen Bericht mit Empfehlungen vor, wie Leistung sowie Führung und Aufsicht des europäischen Luftverkehrssystems zu verbessern sind. Die hochrangige Gruppe empfahl, der Umwelt dieselbe Bedeutung beizumessen wie der Sicherheit und Effizienz des Luftverkehrssystems, und legte großen Wert auf die Zusammenarbeit zwischen der Branche und den Regulierungsstellen, um sicherzustellen, dass das ATM so weit wie möglich zur Nachhaltigkeit beiträgt.

- (4) Auf seiner Tagung vom 7. April 2008 forderte der Rat die Kommission auf, entsprechend den Empfehlungen der hochrangigen Gruppe ein Gesamtsystemkonzept auszuarbeiten, das mit dem Konzept „von Flugsteig zu Flugsteig“ im Einklang steht, um die Sicherheit zu erhöhen, das Flugverkehrsmanagement zu verbessern und die Kosteneffizienz zu steigern.
- (5) Um die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums zu vollenden, ist es erforderlich, zusätzliche Rechtsvorschriften auf Gemeinschaftsebene anzunehmen, insbesondere zur Verbesserung der Leistung des europäischen Luftverkehrssystems in Schlüsselbereichen wie Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, alles unter Beachtung der vorrangigen Sicherheitsziele. Ferner ist es notwendig, die Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum an den technischen Fortschritt anzupassen.
- (6) In der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) <sup>(8)</sup> wird die Ausarbeitung und Umsetzung eines ATM-Masterplans gefordert. Die Umsetzung des ATM-Masterplans erfordert Regulierungsmaßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung, Einführung und Finanzierung neuer Konzepte und Technologien. Er sollte zu einem System vollständig harmonisierter und interoperabler Komponenten führen, die einen hochleistungsfähigen Luftverkehr in Europa garantieren. Im Zeitplan für die Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums sollte der Zeitrahmen, der für die Phasen der Entwicklung und Einführung des SESAR-Programms als eines Teils des einheitlichen europäischen Luftraums vorgesehen ist, berücksichtigt werden. Beide Prozesse sollten eng aufeinander abgestimmt werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 182 vom 4.8.2009, S. 50.

<sup>(2)</sup> ABl. C 120 vom 28.5.2009, S. 52.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 7. September 2009.

<sup>(4)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

<sup>(5)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

<sup>(6)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

<sup>(7)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

<sup>(8)</sup> ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1.

- (7) Der Begriff „gemeinsame Vorhaben“, mit denen Luftraumnutzer und/oder Flugsicherungsorganisationen dabei unterstützt werden sollen, die kollektiven Infrastrukturen für die Flugsicherung, die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die Luftraumnutzung zu verbessern — insbesondere jene Vorhaben, die im Hinblick auf die Umsetzung des ATM-Masterplans erforderlich sind — sollte bereits bestehende Vorhaben, die einer oder mehrere Mitgliedstaaten mit ähnlichen Zielen beschlossen haben, nicht beeinträchtigen. Die Vorschriften zur Finanzierung der Einführung gemeinsamer Vorhaben sollten der Art und Weise, wie diese gemeinsamen Vorhaben gestaltet werden, nicht vorgreifen. Die Kommission kann vorschlagen, dass eine Finanzierung wie etwa im Rahmen des Trans-europäischen Netzes oder der Europäischen Investitionsbank innerhalb des mehrjährigen Finanzrahmens zur Unterstützung gemeinsamer Vorhaben eingesetzt werden kann, insbesondere um die Einführung des SESAR-Programms zu beschleunigen. Unbeschadet des Zugangs zu der genannten Finanzierung sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, zu entscheiden, wie die durch die Versteigerung von Zertifikaten aus dem Emissionshandel im Luftverkehrsbereich erzielten Einnahmen zu verwenden sind, und in diesem Zusammenhang zu erwägen, ob ein Teil dieser Einnahmen zur Finanzierung gemeinsamer Vorhaben auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke herangezogen werden könnte.
- (8) Insbesondere sollte bei der Einführung gemeinsamer Vorhaben unter anderem durch Anwendung einer umfassenden und transparenten Rechnungslegung dafür Sorge getragen werden, dass die Luftraumnutzer nicht doppelt bezahlen müssen. Die Einführung gemeinsamer Vorhaben sollte zum Nutzen aller Betroffenen erfolgen und deren Gleichbehandlung gewährleisten.
- (9) Damit die durchgängige und solide Beaufsichtigung der Dienstleistung in ganz Europa gewährleistet ist, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden über ausreichend Unabhängigkeit und Mittel verfügen. Diese Unabhängigkeit sollte diese Behörden nicht daran hindern, ihre Aufgaben innerhalb eines administrativen Rahmens wahrzunehmen.
- (10) Den nationalen Aufsichtsbehörden kommt bei der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums eine Schlüsselrolle zu, und die Kommission sollte daher die Zusammenarbeit zwischen ihnen erleichtern, um den Austausch bewährter Praktiken zu ermöglichen und um einen gemeinsamen Ansatz zu entwickeln, auch durch verstärkte Zusammenarbeit auf regionaler Ebene. Diese Zusammenarbeit sollte regelmäßig stattfinden.
- (11) Die Sozialpartner sollten besser über alle Maßnahmen, die merkliche soziale Auswirkungen haben, informiert und dazu angehört werden. Auf Gemeinschaftsebene sollte auch der Ausschuss für den sektoralen Dialog, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission<sup>(1)</sup> eingesetzt wurde, gehört werden.
- (12) Um bessere Leistungen des ATM und der Flugsicherungsdienste (ANS) voranzutreiben, ist es erforderlich, einen Rahmen für die Festlegung, Durchführung und Durchsetzung verbindlicher Leistungsziele in Schlüsselbereichen im Einklang mit der Politik der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu schaffen. Unabdingbarer Bestandteil eines solchen Rahmens sollte ein geeignetes Verfahren für die Meldung, Prüfung, Bewertung und Verbreitung von Leistungsdaten von ATM und ANS zusammen mit einem einschlägigen System von Anreizen sein, um die Erreichung der Ziele zu fördern.
- (13) Die nationalen Aufsichtsbehörden sollten die Flexibilität haben, spezifische nationale oder regionale Umstände zu berücksichtigen, wenn sie ihre nationalen und regionalen Pläne erstellen. Bei der Genehmigung oder Annahme nationaler Pläne sollten die Mitgliedstaaten berechtigt sein, entsprechende Änderungen vorzunehmen.
- (14) Bei der Festlegung der Gebühren für Flugsicherungsdienste sollten sich die Kommission und die Mitgliedstaaten darum bemühen, gemeinsame Prognosen zugrunde zu legen. Ein gewisser Grad an Flexibilität sollte in den Fällen eingeräumt werden, in denen das Verkehrsaufkommen wesentlich von den Prognosen abweicht, insbesondere durch die Nutzung geeigneter Warnverfahren.
- (15) Die von den Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke ermittelten Kosten, die auf die Luftraumnutzer aufgeteilt werden sollen, sollten den Leistungszielen Rechnung tragen.
- (16) In Bezug auf die Erbringung grenzübergreifender Dienste sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Benennung eines Dienstleisters für Flugverkehrsdienste nicht durch ein einzelstaatliches Rechtssystem mit der Begründung untersagt werden kann, dass dieser in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist oder sich im Eigentum von Staatsangehörigen jenes Mitgliedstaats befindet.
- (17) Die nationalen Aufsichtsbehörden sollten geeignete Maßnahmen treffen, um ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten, einschließlich der Möglichkeit, für jede Art von Flugsicherungsdiensten ein eigenes Zeugnis auszustellen, wobei aber der Notwendigkeit der Kosteneffizienz und der Kohärenz Rechnung getragen und Doppelarbeit vermieden werden muss.
- (18) Die funktionalen Luftraumblöcke stellen wesentliche Elemente dar, die die Zusammenarbeit zwischen Flugsicherungsorganisationen verstärken, wodurch die Leistungen verbessert und Synergien geschaffen werden. Die Mitgliedstaaten sollten innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens funktionale Luftraumblöcke einrichten. Zu diesem Zweck und im Hinblick auf die Optimierung der Schnittstellen der funktionalen Luftraumblöcke im einheitlichen europäischen Luftraum sollten die betroffenen Mitgliedstaaten miteinander und gegebenenfalls auch mit Drittstaaten zusammenarbeiten.
- (19) Legen die Mitgliedstaaten einen funktionalen Luftraumblock fest, so haben andere Mitgliedstaaten, die Kommission sowie andere Beteiligte die Möglichkeit, Anmerkungen zu machen, mit dem Ziel, den Meinungsaustausch zu erleichtern. Diese Anmerkungen sollten für den/die betroffenen Mitgliedstaat(en) lediglich beratenden Charakter haben.

<sup>(1)</sup> 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).

- (20) Treten in den Verhandlungen über die Einrichtung von funktionalen Luftraumblocken Schwierigkeiten auf, kann die Kommission einen Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblocke („Koordinator“) benennen. Die Aufgabe des Koordinators sollte es sein, bei der Überwindung solcher Schwierigkeiten Hilfestellungen anzubieten, ohne sich in die souveränen Angelegenheiten des/der betroffenen Mitgliedstaat(en) und gegebenenfalls von Drittländern, die an den gleichen funktionalen Luftraumblocken beteiligt sind, einzumischen. Die im Zusammenhang mit den Aktivitäten des Koordinators anfallenden Kosten sollten keine wie auch immer gearteten Auswirkungen auf die nationalen Haushalte der Mitgliedstaaten haben.
- (21) Die Berichte der Kommission für Leistungsüberprüfung von Eurocontrol und der Abschlussbericht der hochrangigen Gruppe bestätigen, dass das Streckennetz und die Luftraumstruktur nicht isoliert weiterentwickelt werden können, da jeder einzelne Mitgliedstaat einen integralen Bestandteil des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes bildet, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft. Für den allgemeinen Flugverkehr sollte daher schrittweise ein stärker integriert betriebener Luftraum geschaffen werden.
- (22) Im Hinblick auf die Schaffung funktionaler Luftraumblocke und die Einrichtung des Leistungssystems sollte die Kommission die für die Gemeinschaft notwendigen Voraussetzungen für ein einheitliches europäisches Fluginformationsgebiet (Single European Information Region — SEFIR) bestimmen und berücksichtigen, dessen Einrichtung die Mitgliedstaaten von der ICAO sowohl gemäß den festgelegten Verfahren dieser Organisation als auch gemäß den Rechten, Pflichten und Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten im Rahmen des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt („Abkommen von Chicago“) verlangen sollen. Durch seine Erstreckung auf den Luftraum in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, sollte das SEFIR die gemeinsame Planung und den integrierten Betrieb erleichtern und damit regionale Engpässe überwinden. Das SEFIR sollte die erforderliche Flexibilität beinhalten, um spezifischen Bedürfnissen, wie der Verkehrsdichte und dem notwendigen Grad der Komplexität Rechnung zu tragen.
- (23) Die Luftraumnutzer sehen sich unterschiedlichen Bedingungen für den Zugang zum Luftraum der Gemeinschaft und für die Bewegungsfreiheit innerhalb dieses Luftraums gegenüber. Dies ist durch den Mangel an harmonisierten Gemeinschaftsvorschriften für den Flugbetrieb und insbesondere durch den Mangel an einer Harmonisierung der Luftraumklassifizierung bedingt. Die Kommission sollte diese Vorschriften daher auf der Grundlage der ICAO-Richtlinien harmonisieren.
- (24) Das europäische Flugverkehrsmanagementnetz sollte im Hinblick auf Sicherheit, ökologische Nachhaltigkeit, Steigerung der Kapazität und verbesserte Kosteneffizienz des gesamten Luftverkehrsnetzes ausgelegt und umgesetzt werden. Wie in dem Bericht der Eurocontrol-Kommission für Leistungsüberprüfung mit dem Titel „Bewertung der Initiativen für funktionale Luftraumblocke und ihres Beitrags zur Leistungsverbesserung“ („Evaluation of Functional Airspace Block Initiatives and their Contribution to Performance Improvement“) vom 31. Oktober 2008 hervorgehoben wurde, könnte dies am besten durch ein koordiniertes Management des Luftverkehrsnetzes auf Gemeinschaftsebene gewährleistet werden.
- (25) Gemäß der der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 beigefügten Erklärung der Mitgliedstaaten zu militärischen Fragen in Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum sollten die Zusammenarbeit und Koordination von zivilen und militärischen Stellen eine fundamentale Rolle bei der Durchführung des einheitlichen europäischen Luftraums spielen, um auf eine verbesserte flexible Nutzung des Luftraums zur Erreichung der Leistungsziele des einheitlichen europäischen Luftraums — unter angemessener Berücksichtigung der Wirksamkeit militärischer Missionen — hinzuwirken.
- (26) Es ist von wesentlicher Bedeutung, in Bezug auf Strecken zu einer gemeinsamen, harmonisierten Luftraumstruktur zu gelangen, der gegenwärtigen und künftigen Ordnung des Luftraums gemeinsame Prinzipien zugrunde zu legen, die schrittweise Umsetzung des ATM-Masterplans zu gewährleisten, die Nutzung knapper Ressourcen zur Vermeidung unnötiger Ausrüstungskosten zu optimieren und den Luftraum gemäß harmonisierten Regeln zu gestalten und zu verwalten. Zu diesem Zweck sollte die Kommission für die Annahme der notwendigen rechtlich verbindlichen Vorschriften und Durchführungsbestimmungen verantwortlich sein.
- (27) Um gegebenenfalls künftige durch den ATM-Masterplan festgelegte Netzfunktionen einzuschließen, sollte die Liste der Funktionen für die Netzverwaltung und -gestaltung ergänzt werden. Dabei sollte sich die Kommission möglichst umfassend auf das Fachwissen von Eurocontrol stützen.
- (28) Die hochrangige Gruppe hat empfohlen, bei neuen oder erweiterten Funktionen auf bestehenden Grundlagen aufzubauen und die Rolle von Eurocontrol zu stärken, wobei die Gemeinschaft einziger Vorschriftengeber sein sollte und der Grundsatz der Trennung von Regulierung und Dienstleistung eingehalten werden sollte. Folglich sollte die Kommission Eurocontrol nach Reform und Schaffung neuer Vorkehrungen für Führung und Aufsicht mit der Durchführung von Aufgaben betrauen, die mit diversen Funktionen im Zusammenhang stehen und die nicht die Annahme verbindlicher Maßnahmen allgemeiner Tragweite oder die Ausübung politischen Ermessens umfassen. Die Wahrnehmung dieser Aufgaben durch Eurocontrol sollte unparteiisch und kostenwirksam und unter umfassender Einbeziehung der Luftraumnutzer und Flugsicherungsorganisationen erfolgen.
- (29) Zur Verbesserung der Wirksamkeit der Verkehrsflussregelung sollten geeignete Maßnahmen eingeführt werden, mit denen bestehende Betriebsstellen, einschließlich der zentralen Verkehrsflussregelungsstelle von Eurocontrol (Central Flow Management Unit), bei der Sicherstellung eines effizienten Flugbetriebs unterstützt werden. In der Mitteilung der Kommission zu einem Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa wird darüber hinaus die Notwendigkeit betont, die funktionale Stimmigkeit von Flugdurchführungsplänen und Flughafenzeitnischen zu gewährleisten. Außerdem könnte die Beobachtungsstelle der Gemeinschaft für Flughafenkapazität dazu beitragen, den Mitgliedstaaten objektive Informationen zur Verfügung zu stellen, damit die Flughafenkapazität unbeschadet ihrer Zuständigkeiten für diesen Bereich an die Kapazität des ATM angepasst werden kann.

- (30) Die Bereitstellung moderner, vollständiger, hochwertiger und aktueller Luftfahrtinformationen hat erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit und einen erleichterten Zugang zum Luftraum der Gemeinschaft und der dortigen Bewegungsfreiheit. Unter Berücksichtigung des ATM-Masterplans sollte die Gemeinschaft die Initiative ergreifen, diesen Sektor in Zusammenarbeit mit Eurocontrol zu modernisieren, und sicherstellen, dass die Nutzer über einen einzigen öffentlichen Zugangspunkt auf diese Daten zugreifen können, womit eine moderne, benutzerfreundliche und validierte, integrierte Flugberatung ermöglicht wird.
- (31) Für das elektronische Portal für Flugwetterinformationen sollte die Kommission die verschiedenen Informationsquellen berücksichtigen, einschließlich gegebenenfalls der benannten Diensteanbieter.
- (32) Um unnötige Verwaltungslasten und überlappende Prüfungsverfahren zu vermeiden, sollten Zulassungen, die gemäß 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 <sup>(1)</sup> erteilt wurden, für die Zwecke der vorliegenden Verordnung akzeptiert werden, insofern sie sich auf Komponenten oder Systeme beziehen.
- (33) Dem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ausgestellten Zeugnis, mit dem eine alternative Form der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 nachgewiesen wird, sollten technische Unterlagen beigefügt werden, wie sie für die Zertifizierung durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) erforderlich sind.
- (34) Einige Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 sollten nicht auf Systeme angewandt werden, die vor dem 20. Oktober 2005 in Betrieb genommen wurden. Die nationalen Aufsichtsbehörden und die Flugsicherungsorganisationen können auf einzelstaatlicher Ebene gemeinsam die Verfahren und Unterlagen festlegen, die erforderlich sind, um nachzuweisen, dass die ATM-Systeme, die vor dem 20. Oktober 2005 in Betrieb waren, den grundlegenden Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 genügen. Durchführungsvorschriften und gemeinschaftliche Spezifikationen, die nach dem Erlass dieser Verordnung angenommen werden, sollten diese Festlegung berücksichtigen, und es sollten sich daraus keine rückwirkenden Anforderungen für Belege ergeben.
- (35) Die hochrangige Gruppe hat in ihrem Abschlussbericht an die Kommission empfohlen, dass das SESAR-Programm sich insbesondere mit der Festlegung interoperabler Verfahren und Systeme und dem interoperablen Informationsaustausch innerhalb Europas und mit der übrigen Welt befassen sollte. Dies sollte auch die Ausarbeitung einschlägiger Normen und neuer Durchführungsbestimmungen oder gemeinschaftlicher Spezifikationen im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum umfassen.
- (36) Bei der Annahme von Durchführungsmaßnahmen, einschließlich von Eurocontrol festgelegten Standards, sollte die Kommission gewährleisten, dass die Maßnahmen sämtliche notwendigen Verbesserungen der ursprünglichen Standards umfassen, und umfassend berücksichtigen, dass Doppelregulierung zu vermeiden ist.
- (37) Damit die Ziele der Erhöhung der Sicherheitsstandards für den Luftverkehr und der Verbesserung der Gesamtleistung der ATM und der ANS für den allgemeinen Flugverkehr in Europa gleichzeitig umgesetzt werden können, ist der menschliche Faktor zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb die Einführung von Grundsätzen der angemessenen Berichterstattungskultur („Just Culture“) prüfen.
- (38) Angesichts der vorgeschlagenen Ausdehnung der Zuständigkeiten der EASA auf die Sicherheit des Flugverkehrsmanagements sollte Kohärenz zwischen den Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 sowie (EG) Nr. 216/2008 hergestellt werden.
- (39) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(2)</sup> beschlossen werden. Diese Maßnahmen sollten innerhalb eines angemessenen Zeitraums angenommen werden, damit die in der vorliegenden Verordnung sowie in den Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004, (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 vorgesehenen Fristen eingehalten werden können.
- (40) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, Maßnahmen aufgrund technischer oder betrieblicher Entwicklungen zu aktualisieren sowie grundlegende Kriterien und Verfahren für die Ausübung bestimmter Netzwerkmanagementfunktionen festzulegen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004, (EG) Nr. 552/2004 durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (41) Können aus Gründen äußerster Dringlichkeit die Fristen, die normalerweise im Rahmen des Regelungsverfahrens mit Kontrolle Anwendung finden, nicht eingehalten werden, so sollte die Kommission die Möglichkeit haben, das Dringlichkeitsverfahren des Artikels 5a Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG anzuwenden.
- (42) Die Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 18. September 2006 in Córdoba auf dem ersten Ministertreffen des Dialogforums zu Gibraltar vereinbart wurde („Ministererklärung“), wird an die Stelle der gemeinsamen Erklärung zum Flughafen von Gibraltar treten, die am 2. Dezember 1987 in London abgegeben wurde, und ihre vollständige Einhaltung wird als Einhaltung der Erklärung von 1987 gelten.

<sup>(1)</sup> ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- (43) Diese Verordnung gilt uneingeschränkt für den Flughafen von Gibraltar im Zusammenhang mit und kraft der Ministererklärung. Unbeschadet dessen müssen die Anwendung auf den Flughafen von Gibraltar und alle Maßnahmen im Zusammenhang mit deren Umsetzung uneingeschränkt der Erklärung und allen darin enthaltenen Bestimmungen entsprechen.
- (44) Die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

#### Ziel und Anwendungsbereich

(1) Mit der Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums wird das Ziel verfolgt, die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu verbessern, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements (ATM) und der Flugsicherungsdienste (ANS) für den allgemeinen Flugverkehr in Europa im Hinblick darauf zu steigern, den Anforderungen aller Luftraumnutzer zu entsprechen. Dieser einheitliche europäische Luftraum besteht aus einem zusammenhängenden europaweiten Netz von Strecken, Streckenmanagement- und Flugverkehrsmanagementsystemen, denen ausschließlich Sicherheits-, Effizienz- und technische Erwägungen zum Vorteil aller Luftraumnutzer zugrunde liegen. Im Rahmen der Verwirklichung dieses Ziels errichtet diese Verordnung einen harmonisierten Rechtsrahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums.

(2) Die Anwendung dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen lässt die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und die Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen nach Maßgabe des Artikels 13 unberührt. Diese Verordnung und die in Artikel 3 genannten Maßnahmen erstrecken sich nicht auf militärische Einsätze oder militärische Übungen.

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

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

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 8 erhält folgende Fassung:

„(8) ‚Luftraumnutzer‘ bezeichnet die Betreiber von Luftfahrzeugen, die im allgemeinen Flugverkehr betrieben werden.“

- b) Nummer 10 erhält folgende Fassung:

„(10) ‚Flugverkehrsmanagement (ATM)‘ bezeichnet die Zusammenfassung der bordseitigen und bodenseitigen Funktionen (Flugverkehrsdienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung), die für die sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen in allen Betriebsphasen erforderlich sind.“

- c) Folgende Nummer wird eingefügt:

„(13a) ‚ATM-Masterplan‘ bezeichnet den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates (\*) gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) (\*\*) gebilligten Plan.

(\*) ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

(\*\*) ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1.“

- d) Nummer 15 erhält folgende Fassung:

„(15) ‚Zeugnis‘ bezeichnet eine von einer nationalen Aufsichtsbehörde in beliebiger Form gemäß einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ausgestellte Urkunde, mit der bescheinigt wird, dass eine Flugsicherungsorganisation die Anforderungen für die Erbringung eines bestimmten Dienstes erfüllt.“

- e) Nummer 21 wird gestrichen.

- f) Nummer 22 erhält folgende Fassung:

„(22) ‚Flexible Luftraumnutzung‘ bezeichnet ein Konzept für das Luftraummanagement, das im Gebiet der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz gemäß der Eurocontrol-Veröffentlichung ‚Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace‘ angewendet wird.“

g) Folgende Nummern werden eingefügt:

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

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

h) Nummer 25 erhält folgende Fassung:

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

i) Nummer 37 wird gestrichen.

j) Folgende Nummer wird angefügt:

„(41) ‚grenzübergreifende Dienste‘ bezeichnet Fälle, in denen Flugsicherungsdienste in einem Mitgliedstaat von einem Dienstleister erbracht werden, dem in einem anderen Mitgliedstaat ein Zeugnis ausgestellt wurde.“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

#### **Nationale Aufsichtsbehörden**

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

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

(3) Die nationalen Aufsichtsbehörden üben ihre Befugnisse unparteiisch, unabhängig und transparent aus. Dies wird erreicht, indem entsprechende Verwaltungs- und Kontrollmechanismen angewandt werden, auch innerhalb der Regierungsstellen eines Mitgliedstaats. Dies hindert allerdings die nationalen Aufsichtsbehörden nicht daran, ihre Aufgaben innerhalb der Vorschriften für die Organisation einzelstaatlicher Zivilluftfahrtbehörden oder anderer staatlicher Stellen wahrzunehmen.

(4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die nationalen Aufsichtsbehörden über die notwendigen Ressourcen und Kapazitäten verfügen, um die ihnen im Rahmen dieser Verordnung zugewiesenen Aufgaben wirksam und fristgerecht zu erfüllen.

(5) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Namen und Anschriften der nationalen Aufsichtsbehörden und etwaige Änderungen sowie diejenigen Maßnahmen mit, die sie getroffen haben, um den Absätzen 2, 3 und 4 nachzukommen.“

4. Artikel 5 Absatz 4 wird durch folgende zwei Absätze ersetzt:

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

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

5. Artikel 6 bis 11 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 6

#### **Branchenkonsultationsgremium**

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

Artikel 7

#### **Beziehungen zu europäischen Drittländern**

Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten streben die Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Staaten an, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, und unterstützen diese Ausdehnung. Zu diesem Zweck bemühen sie sich entweder im Rahmen von Abkommen mit benachbarten Drittländern oder im Rahmen von Abkommen über funktionale Luftraumblocke darum, die Anwendung dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen auf diese Länder auszudehnen.

Artikel 8

#### **Durchführungsvorschriften**

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

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

#### Artikel 9

##### Sanktionen

Die Sanktionen, die die Mitgliedstaaten insbesondere für von Luftraumnutzern und Dienstleistern begangene Verstöße gegen diese Verordnung und gegen die in Artikel 3 genannten Maßnahmen erlassen, müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

#### Artikel 10

##### Anhörung der Beteiligten

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

(2) Die Kommission richtet auf Gemeinschaftsebene ein Anhörungsverfahren ein. Der gemäß dem Beschluss 98/500/EG eingerichtete Ausschuss für den sektoralen Dialog ist in die Anhörung einzubeziehen.

(3) Die Anhörung der Beteiligten erstreckt sich insbesondere auf die Entwicklung und Einführung neuer Konzepte und Technologien im europäischen Flugverkehrsmanagementnetz.

Zu den Beteiligten können zählen:

- Flugsicherungsorganisationen;
- Flughafenbetreiber;
- relevante Luftraumnutzer oder relevante Luftraumnutzervertretende Gruppen;
- militärische Stellen;
- Herstellerindustrie und
- Vertretungsorgane des Fachpersonals.

#### Artikel 11

##### Leistungssystem

(1) Zur Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen im einheitlichen europäischen Luftraum wird ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen eingerichtet. Dieses umfasst:

- a) gemeinschaftsweite Leistungsziele in den zentralen Leistungsbereichen der Sicherheit, der Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz,

- b) nationale Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblocke, einschließlich Leistungsziele, die Kohärenz mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen gewährleisten, und
- c) periodische Überprüfung, Überwachung und Vergleich der Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen.

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

- (3) a) Die gemeinschaftsweiten Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz werden von der Kommission nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren angenommen, nachdem relevanten Hinweisen von nationalen Aufsichtsbehörden auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblocke Rechnung getragen wurde.
- b) Die in Absatz 1 Buchstabe b genannten nationalen Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblocke werden von den nationalen Aufsichtsbehörden ausgearbeitet und von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen. Diese Pläne enthalten verbindliche nationale Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblocke sowie ein System von geeigneten Anreizen, wie es von dem Mitgliedstaat bzw. den Mitgliedstaaten angenommen wurde. Die Pläne werden in Absprache mit Flugsicherungsorganisationen, Vertretern von Luftraumnutzern sowie ggf. mit Flughafenbetreibern und Flughafenkoordinatoren erstellt.
- c) Die Kohärenz der nationalen Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblocke mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen wird von der Kommission anhand der in Absatz 6 Buchstabe d genannten Bewertungskriterien bewertet.

Falls die Kommission feststellt, dass eines oder mehrere nationale Leistungsziele oder Leistungsziele funktionaler Luftraumblocke die Bewertungskriterien nicht erfüllen, kann sie nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren beschließen, eine Empfehlung zu geben, dass die betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden überarbeitete Leistungsziele vorlegen. Der betreffende Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten nimmt/nehmen überarbeitete Leistungsziele sowie angemessene Maßnahmen an, von denen die Kommission rechtzeitig in Kenntnis gesetzt wird.

Wenn die Kommission zu dem Schluss kommt, dass die überarbeiteten Leistungsziele und die angemessenen Maßnahmen nicht adäquat sind, kann sie nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren beschließen, dass der betreffende Mitgliedstaat Behebungsmaßnahmen zu ergreifen hat.

Alternativ kann die Kommission, wenn sie dieses Vorgehen durch angemessene Nachweise untermauern kann, beschließen, die gemeinschaftsweiten Leistungsziele nach dem in Artikel 5 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren einer Überprüfung zu unterziehen.

- d) Der Bezugszeitraum für das Leistungssystem beträgt mindestens drei Jahre und höchstens fünf Jahre. Während dieses Zeitraums wenden die Mitgliedstaaten und/oder die nationalen Aufsichtsbehörden in dem Fall, dass die nationalen Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke nicht erreicht werden, die angemessenen Maßnahmen an, die sie festgelegt haben. Der erste Bezugszeitraum umfasst die ersten drei Jahre nach Annahme der Durchführungsvorschriften gemäß Absatz 6.
- e) Die Kommission bewertet regelmäßig, ob die Leistungsziele erreicht werden, und übermittelt das Ergebnis dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum.

(4) Für das in Absatz 1 genannte Leistungssystem gelten folgende Verfahren:

- a) die Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von einschlägigen Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen von allen einschlägigen Parteien, einschließlich der Flugsicherungsorganisationen, der Luftraumnutzer, der Flughafenbetreiber, der nationalen Aufsichtsbehörden, der Mitgliedstaaten und Eurocontrol;
- b) die Auswahl geeigneter wesentlicher Leistungsbereiche auf der Grundlage des ICAO-Dokuments Nr. 9854 ‚Global Air Traffic Management Operational Concept‘, die mit denen im Leistungsrahmen des ATM-Masterplans festgestellten Leistungsbereichen abgestimmt sind, einschließlich der Bereiche Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, und die gegebenenfalls an die besonderen Erfordernisse des einheitlichen europäischen Luftraums und an die einschlägigen Ziele für diese Bereiche angepasst sind, sowie die Festlegung einer Reihe von wesentlichen Leistungsindikatoren für die Leistungsmessung;
- c) Erstellung gemeinschaftsweiter Leistungsziele, bei deren Festlegung Hinweisen von nationaler Ebene oder von der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke Rechnung getragen wird;
- d) Bewertung der nationalen Leistungsziele oder der Leistungsziele funktionaler Luftraumblöcke auf der Grundlage der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke; und

- e) Überwachung der nationalen Leistungspläne oder der Leistungspläne funktionaler Luftraumblöcke, einschließlich geeigneter Warnverfahren.

Die Kommission kann die in diesem Absatz genannte Liste von Verfahren ergänzen. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

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

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

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

## 6. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

## a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

## b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

## 7. Folgender Artikel wird eingefügt:

## „Artikel 13a

**Europäische Agentur für Flugsicherheit**

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

(\*) ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.“

*Artikel 2*

Die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 wird wie folgt geändert:

## 1. Artikel 2 bis 4 erhalten folgende Fassung:

## „Artikel 2

**Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden**

(1) Die in Artikel 4 der Rahmenverordnung genannten nationalen Aufsichtsbehörden gewährleisten eine angemessene Beaufsichtigung bei der Anwendung dieser Verordnung, insbesondere hinsichtlich des sicheren und effizienten

Betriebs von Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit dem Luftraum erbringen, für den der Mitgliedstaat zuständig ist, der die betreffende Behörde benannt oder errichtet hat.

(2) Zu diesem Zweck veranlasst jede nationale Aufsichtsbehörde geeignete Inspektionen und Erhebungen, um die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung zu überprüfen, einschließlich der Anforderungen an die personellen Mittel für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten. Die betroffenen Flugsicherungsorganisationen unterstützen die Durchführung dieser Arbeiten.

(3) Im Falle funktionaler Luftraumblocke, die sich über einen Luftraum erstrecken, für den mehr als ein Mitgliedstaat zuständig ist, schließen die betroffenen Mitgliedstaaten eine Vereinbarung über die in diesem Artikel vorgesehene Beaufsichtigung der Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit diesen funktionalen Luftraumblocken erbringen.

(4) Die nationalen Aufsichtsbehörden arbeiten untereinander eng zusammen, um eine angemessene Beaufsichtigung von Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen, die im Besitz eines gültigen Zeugnisses eines Mitgliedstaats sind und auch Dienste in Bezug auf den Luftraum erbringen, für den ein anderer Mitgliedstaat zuständig ist. Diese Zusammenarbeit umfasst auch Regelungen für das Vorgehen in Fällen, in denen eine Nichteinhaltung der geltenden gemeinsamen Anforderungen nach Artikel 6 oder der Bedingungen nach Anhang II vorliegt.

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

(6) Wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist und im Hinblick auf die regionale Zusammenarbeit können die nationalen Aufsichtsbehörden auch Regelungen betreffend die Aufteilung der Zuständigkeiten für die Aufsichtstätigkeit treffen.

*Artikel 3***Qualifizierte Stellen**

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

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

## Artikel 4

**Sicherheitsanforderungen**

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

2. Artikel 5 wird gestrichen.

3. Artikel 7 Absätze 6 und 7 erhalten folgende Fassung:

„(6) Unbeschadet der Artikel 8 und 9 eröffnet die Erteilung eines Zeugnisses den Flugsicherungsorganisationen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen Mitgliedstaaten, anderen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen in der Gemeinschaft anzubieten.

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

4. Artikel 8 erhält folgende Fassung

„Artikel 8

**Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf ausschließlicher Grundlage innerhalb bestimmter Luftraumblocke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich. Hierzu benennen die Mitgliedstaaten einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste, der im Besitz eines in der Gemeinschaft gültigen Zeugnisses ist.

(2) In Bezug auf die Erbringung grenzübergreifender Dienste sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Einhaltung des vorliegenden Artikels sowie von Artikel 10 Absatz 3 nicht dadurch verhindert wird, dass ihre innerstaatlichen Rechtssysteme vorschreiben, dass Dienstleister für Flugverkehrsdienste, die Dienste im Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betreffenden Mitgliedstaats erbringen,

a) unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum dieses Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen sein müssen,

b) ihre Hauptbetriebsstätte oder eingetragene Niederlassung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats haben müssen, oder

c) nur Einrichtungen in diesem Mitgliedstaat nutzen dürfen.

(3) Die Mitgliedstaaten legen die Rechte und Pflichten der benannten Dienstleister für Flugverkehrsdienste fest. Die Pflichten können Bedingungen für die zeitnahe Bereitstellung relevanter Informationen umfassen, die zur Identifizierung aller Luftfahrzeugbewegungen im Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich geeignet sind.

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

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

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

5. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 9a

**Funktionale Luftraumblocke**

(1) Bis 4. Dezember 2012 ergreifen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass funktionale Luftraumblocke umgesetzt werden, damit die erforderliche Kapazität und Effizienz des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums erreicht und ein hohes Sicherheitsniveau aufrechterhalten sowie ein Beitrag zur Gesamtleistung des Luftverkehrssystems und zur Verringerung der Umweltauswirkungen erbracht wird. Die Mitgliedstaaten — vor allem Mitgliedstaaten, die aneinander angrenzende funktionale Luftraumblocke einrichten — arbeiten so weit wie möglich zusammen, um die Einhaltung dieser Bestimmung zu gewährleisten. Gegebenenfalls kann sich die Zusammenarbeit auch auf Drittländer erstrecken, die an funktionalen Luftraumblocken teilnehmen.

(2) Für funktionale Luftraumblocke gilt insbesondere:

a) sie sind durch eine Sicherheitsanalyse untermauert;

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

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

- d) sie sind anhand von Kosten-Nutzen-Analysen durch ihren Zusatznutzen gerechtfertigt, einschließlich der optimalen Nutzung technischer und personeller Mittel;
- e) sie gewährleisten eine reibungslose und flexible Übergabe der Zuständigkeit für die Flugverkehrskontrolle zwischen den Flugverkehrsdienststellen;
- f) sie stellen die Kompatibilität zwischen den unterschiedlichen Luftraumkonfigurationen sicher und optimieren dabei unter anderem die derzeitigen Fluginformationsgebiete;
- g) sie entsprechen den Bedingungen, die sich aus regionalen Übereinkünften im Rahmen der ICAO ergeben;
- h) sie halten die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehenden regionalen Übereinkünfte ein, insbesondere diejenigen mit Beteiligung europäischer Drittländer; und
- i) sie fördern die Kohärenz mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen.

(3) Die Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks erfolgt ausschließlich im gegenseitigen Einvernehmen aller Mitgliedstaaten und gegebenenfalls der Drittstaaten, die für einen Teil des Luftraums innerhalb des funktionalen Luftraumblocks zuständig sind. Bevor die Kommission von der Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks unterrichtet wird, übermitteln die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission, den anderen Mitgliedstaaten und anderen Beteiligten angemessene Informationen, damit sie Gelegenheit zur Abgabe von Bemerkungen erhalten.

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

(5) Bei Unstimmigkeiten zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten bezüglich eines grenzübergreifenden funktionalen Luftraumblocks, der Luftraum unter ihrer Zuständigkeit betrifft, können die betreffenden Mitgliedstaaten diese Angelegenheit gemeinsam dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum zur Stellungnahme unterbreiten. Die Stellungnahme ist an die betreffenden Mitgliedstaaten gerichtet. Unbeschadet des Absatzes 3 berücksichtigen die Mitgliedstaaten diese Stellungnahme in ihrem Bemühen um eine Lösung.

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

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

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

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

#### Artikel 9b

#### **Koordinator für das System der funktionalen Luftraumblocke**

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

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

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

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

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

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

## 6. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

**Beziehungen zu militärischen Stellen**

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

## 7. Artikel 12 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Erbringen Flugsicherungsorganisationen Dienstebündel, so erfassen sie die Kosten und Einnahmen aus den Flugsicherungsdiensten und weisen diese aus, und zwar untergliedert gemäß der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste des Artikels 14, und führen gegebenenfalls konsolidierte Konten für andere, nicht flugsicherungsbezogene Dienste, wie dies erforderlich wäre, wenn die betreffenden Dienste von verschiedenen Unternehmen erbracht würden.“

## 8. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

**Allgemeines**

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

## 9. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

**Grundsätze**

(1) Die Gebührenregelung beinhaltet die Erfassung der Kosten von Flugsicherungsdiensten, die Flugsicherungsorganisationen bei ihrer Tätigkeit für Luftraumnutzer entstehen. Die Regelung ordnet diese Kosten den Nutzerkategorien zu.

(2) Bei der Festlegung der Erhebungsgrundlage für Gebühren sind die folgenden Grundsätze anzuwenden:

a) Die auf die Luftraumnutzer aufzuteilenden Kosten sind die festgestellten Kosten der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, einschließlich einer angemessenen Verzinsung von Anlageinvestitionen und Abschreibung von Vermögensgegenständen, sowie die Kosten der Instandhaltung, des Betriebs, der Leitung und der Verwaltung. Die festgestellten Kosten sind die Kosten,

die von den Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene oder auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke entweder zu Beginn des Bezugszeitraums für jedes Kalenderjahr des in Artikel 11 der Rahmenverordnung genannten Bezugszeitraums oder innerhalb des Bezugszeitraums festgestellt werden, nachdem geeignete Anpassungen unter Anwendung der Warnverfahren nach Artikel 11 der Rahmenverordnung vorgenommen wurden;

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

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

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

e) eine Quersubventionierung zwischen Streckendiensten und Nahverkehrsbereichsdiensten ist nicht zulässig. Kosten, die sowohl Nahverkehrsbereichsdienste als auch Streckendienste betreffen, werden anhand einer transparenten Methodologie proportional zwischen Streckendiensten und Nahverkehrsbereichsdiensten aufgeteilt. Eine Quersubventionierung ist zwischen unterschiedlichen Flugsicherungsdiensten in einer der beiden Kategorien nur bei Vorliegen objektiver Gründe zulässig und sofern sie eindeutig ausgewiesen wird;

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

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

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

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

(4) Die Kommission nimmt die detaillierten Durchführungsvorschriften zu diesem Artikel nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren an.“

#### 10. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 15a

##### **Gemeinsame Vorhaben**

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

(2) Die Kommission kann nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren eine Anleitung betreffend die Art und Weise, wie diese Vorhaben die Umsetzung des ATM-Masterplans unterstützen können,

ausarbeiten. Diese Anleitung berührt nicht die Mechanismen für die Einführung solcher Vorhaben bezüglich funktionaler Luftraumblöcke, auf die sich die Beteiligten dieser Blöcke geeinigt haben.

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

#### 11. Artikel 16 bis 18 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 16

##### **Überprüfung der Einhaltung von Grundsätzen und Regeln**

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

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

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

## Artikel 17

**Überarbeitung der Anhänge**

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

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

## Artikel 18

**Vertraulichkeit**

(1) Weder die nationalen Aufsichtsbehörden, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die Kommission dürfen Informationen vertraulicher Art weitergeben, insbesondere Informationen über Flugsicherungsorganisationen, deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenbestandteile.

(2) Absatz 1 berührt nicht das Recht auf Offenlegung durch nationale Aufsichtsbehörden oder die Kommission in den Fällen, in denen dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben wesentlich ist, wobei die Offenlegung verhältnismäßig sein muss und den berechtigten Interessen von Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern, Flughäfen oder anderen einschlägigen Beteiligten am Schutz ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung zu tragen hat.

(3) Informationen und Daten, die nach der in Artikel 14 genannten Gebührenregelung zur Verfügung gestellt werden, werden veröffentlicht.“

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 18a

**Überprüfung**

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

13. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„ANFORDERUNGEN AN QUALIFIZIERTE STELLEN“

b) Der Eingangsteil erhält folgende Fassung:

„Die qualifizierte Stelle muss:“

## Artikel 3

Die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird gestrichen.
2. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

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

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

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

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

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

3. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 3a

**Elektronische Luftfahrtinformationen**

(1) Unbeschadet der Veröffentlichung von Luftfahrtinformationen durch die Mitgliedstaaten und im Einklang mit dieser Veröffentlichung gewährleistet die Kommission in Zusammenarbeit mit Eurocontrol die Verfügbarkeit elektronischer Luftfahrtinformationen hoher Qualität, die auf harmonisierte Weise dargeboten werden und den Anforderungen aller einschlägigen Nutzer hinsichtlich Datenqualität und Aktualität entsprechen.

(2) Für die Zwecke von Absatz 1

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

b) unterstützt die Kommission die Modernisierung und Harmonisierung der Bereitstellung von Luftfahrtinformationen im weitesten Sinne in enger Zusammenarbeit mit Eurocontrol und der ICAO.

(3) Die Kommission nimmt die detaillierten Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren an.“

4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

#### **Luftverkehrsregeln und Luftraumklassifizierung**

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

- a) entsprechende Bestimmungen zu den Luftverkehrsregeln auf der Grundlage der ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen zu Luftverkehrsregeln anzunehmen;
- b) die Anwendung der ICAO-Luftraumklassifizierung mit geeigneter Anpassung zu harmonisieren, um die nahtlose Erbringung von sicheren und effizienten Flugverkehrsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum zu gewährleisten.“

5. Artikel 5 wird gestrichen.

6. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

#### **Netzmanagement und -gestaltung**

(1) Die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes (ATM-Netz) erlauben eine optimale Luftraumnutzung und gewährleisten, dass die Luftraumnutzer Flugverkehr auf den bevorzugten Flugwegen durchführen können, und ermöglichen dabei einen größtmöglichen Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten. Diese Funktionen des Netzes sollen Initiativen auf nationaler Ebene sowie auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke unterstützen und unter Wahrung der Trennung von regulativen und operativen Aufgaben umgesetzt werden.

(2) Zur Erreichung der Ziele von Absatz 1 und unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten im Hinblick auf nationale Strecken und Luftraumstrukturen gewährleistet die Kommission, dass die folgenden Funktionen wahrgenommen werden:

- a) Gestaltung des europäischen Streckennetzes;
- b) Koordinierung knapper Ressourcen innerhalb der für die Luftfahrt vorgesehenen Frequenzbereiche, die im allgemeinen Flugverkehr verwendet werden, insbesondere Funkfrequenzen und Koordinierung von Radar-Transponder-Codes.

Die in Unterabsatz 1 aufgeführten Funktionen umfassen nicht die Annahme verbindlicher Maßnahmen allgemeiner Tragweite oder die Ausübung politischen Ermessens. Sie berücksichtigen Vorschläge, die auf nationaler Ebene sowie auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke erarbeitet wurden. Sie werden in Koordination mit Militärbehörden gemäß vereinbarter Verfahren für die flexible Nutzung des Luftraums wahrgenommen.

Die Kommission kann nach Konsultation des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum und gemäß den in Absatz 4 genannten Durchführungsrichtlinien die Aufgaben an Eurocontrol oder an eine andere unparteiische und kompetente Stelle übertragen, die für die Durchführung der in Unterabsatz 1 aufgeführten Funktionen erforderlich sind. Diese Aufgaben werden auf unparteiische und kostenwirksame Weise durchgeführt und im Namen der Mitgliedstaaten und Beteiligten wahrgenommen. Sie unterliegen einer angemessenen Lenkung, bei der die jeweils gesonderte Rechenschaftspflicht für die Erbringung von Diensten und die Regulierung anerkannt wird; dabei werden die Bedürfnisse des gesamten ATM-Netzes berücksichtigt und die Luftraumnutzer und Flugsicherungsorganisationen umfassend einbezogen.

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

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

- a) Koordinierung und Harmonisierung der Prozesse und Verfahren zur Erhöhung der Effizienz der Verwaltung der Frequenzen für den Luftverkehr, einschließlich der Ausarbeitung von Grundsätzen und Kriterien;
- b) zentrale Funktion zur Koordinierung der rechtzeitigen Feststellung und Deckung des Bedarfs an Frequenzen in den Frequenzbereichen, die dem allgemeinen europäischen Flugverkehr zugewiesen wurden, zur Unterstützung der Schaffung und des Betriebs des europäischen Luftverkehrsnetzes;
- c) zusätzliche Netzfunktionen, wie in dem ATM-Masterplan festgelegt;
- d) ausführliche Festlegungen für eine kooperative Entscheidungsfindung zwischen den Mitgliedstaaten, den Flugsicherungsorganisationen und der Netzverwaltungsfunktion für die in Absatz 2 genannten Aufgaben;
- e) Festlegungen für die Konsultation der relevanten Beteiligten an der Entscheidungsfindung auf nationaler und europäischer Ebene und

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

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

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

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

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

- a) Flugplanung,
- b) Nutzung der verfügbaren Luftraumkapazität in allen Flugphasen, einschließlich der Zuweisung von Zeitnischen, und
- c) Nutzung der Strecken durch den allgemeinen Flugverkehr, einschließlich
  - der Erstellung einer einheitlichen Veröffentlichung zur Strecken- und Verkehrsausrichtung,
  - Möglichkeiten zur Umleitung von allgemeinem Flugverkehr aus überlasteten Gebieten und

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

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

7. Artikel 9 wird gestrichen.

#### Artikel 4

Die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 wird wie folgt geändert:

1. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 6a

#### **Alternative Überprüfung der Einhaltung von Vorschriften**

Ein gemäß 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 (\*) ausgestelltes Zeugnis gilt, insofern es sich auf Komponenten oder Systeme bezieht, für die Zwecke von Artikel 5 und 6 dieser Verordnung als EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung oder als EG-Prüferklärung, wenn es den Nachweis der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung und der einschlägigen Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität einschließt.

(\*) ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.“

2. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

#### **Überarbeitung der Anhänge**

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

3. In Artikel 10 wird folgender Absatz eingefügt:

„(2a) Für die Zwecke des Absatzes 2 dieses Artikels können die Mitgliedstaaten die Übereinstimmung von Systemen und Komponenten des europäischen Luftverkehrsmanagements mit den grundlegenden Anforderungen und ihre Ausnahme von den Bestimmungen der Artikel 5 und 6 erklären.“

## 4. Anhang II wird wie folgt geändert:

## a) Teil A Nummer 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Das europäische Luftverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten haben auf koordinierter Grundlage neue vereinbarte und validierte Betriebskonzepte zu unterstützen, die der Verbesserung von Qualität, Nachhaltigkeit und Effektivität der Flugsicherungsdienste, insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Kapazität, dienen.“

## b) Teil B wird wie folgt geändert:

## i) Nummer 3.1.2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Systeme für die Flugdatenverarbeitung müssen die schrittweise Einführung fortgeschrittener, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte für alle Flugphasen unterstützen, insbesondere wie im ATM-Masterplan vorgesehen.“

## ii) Nummer 3.2.2 erhält folgende Fassung:

## „3.2.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Systeme für die Überwachungsdatenverarbeitung haben schrittweise verfügbare

neue Quellen von Überwachungsinformationen so einzubeziehen, dass die Dienstgüte insgesamt verbessert wird, insbesondere wie im ATM-Masterplan vorgesehen.“

## iii) Nummer 4.2 erhält folgende Fassung:

## „4.2. Unterstützung neuer Betriebskonzepte

Kommunikationssysteme haben die Einführung fortgeschrittener, vereinbarter und validierter Betriebskonzepte für alle Flugphasen zu unterstützen, insbesondere wie im ATM-Masterplan vorgesehen.“

*Artikel 5***Inkrafttreten**

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

Artikel 6 Absätze 2 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 in der durch diese Verordnung geänderten Fassung gelten ab dem in den jeweiligen Durchführungsvorschriften genannten Datum, spätestens ab dem 4. Dezember 2012.

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

Geschehen zu Straßburg am 21. Oktober 2009.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
Der Präsident  
J. BUZEK

*Im Namen des Rates*  
Die Präsidentin  
C. MALMSTRÖM