

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 390/2013 DER KOMMISSION

vom 3. Mai 2013

## zur Festlegung eines Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen

(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“) <sup>(1)</sup>, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 11,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 ist ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen einzurichten. In Bezug auf die Funktionsweise des Leistungssystems im Einzelnen sollte die Kommission Durchführungsvorschriften erlassen.
- (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 Einklang mit den im Leistungsrahmen des Masterplans für das Europäische Flugverkehrsmanagement (ATM-Masterplan) angegebenen Bereichen und unter gebührender Berücksichtigung der als vorrangig einzustufenden Sicherheitsziele.
- (3) In der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) <sup>(3)</sup> in der geänderten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 ist die Schaffung einer Gebührenregelung und gemeinsamer Vorhaben zur Umsetzung des europäischen ATM-Masterplans vorgesehen. Sowohl die

Gebührenregelung als auch die gemeinsamen Vorhaben sind für die erfolgreiche Umsetzung des Leistungssystems unbedingt erforderlich.

- (4) Gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sollte diese Verordnung für die in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) <sup>(4)</sup> in der geänderten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 genannten Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes gelten.
- (5) Die Kommission kann bei der Umsetzung des Leistungssystems von einem Leistungsüberprüfungsgremium unterstützt werden. Dieses Gremium sollte in der Lage sein, die Kommission in allen Bereichen unabhängig zu beraten, die die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen beeinflussen.
- (6) Da den nationalen Aufsichtsbehörden bei der Umsetzung des Leistungssystems eine Schlüsselrolle zukommt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass sie in der Lage sind, ihre Aufgaben wirksam zu erfüllen.
- (7) Um langfristige Verbesserungen im Hinblick auf die hochrangigen gesellschaftlichen Ziele des europäischen ATM-Masterplans zu gewährleisten, sollte bei der Umsetzung des Leistungssystems der Blick über einen einzelnen Bezugszeitraum hinausreichen.
- (8) Das Leistungssystem sollte Flugsicherungsdienste anhand eines „von Flugsteig zu Flugsteig“ reichenden Konzepts, einschließlich Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für An- und Abflug, im Hinblick auf die Verbesserung der Gesamtleistung des Netzes erfassen.
- (9) Das Leistungssystem sollte Indikatoren und verbindliche Ziele für alle wesentlichen Leistungsbereiche umfassen, bei denen die erforderlichen Sicherheitsniveaus vollständig erreicht und aufrechterhalten werden.

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

<sup>(2)</sup> ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 34.

<sup>(3)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

<sup>(4)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

- (10) Bei der Annahme unionsweit geltender Leistungsziele für einen Bezugszeitraum sollte die Kommission dem in den vorangegangenen Bezugszeiträumen erreichten Leistungsniveau angemessen Rechnung tragen.
- (11) Da die wesentlichen Leistungsbereiche eng miteinander verknüpft sind, sollte bei der Ausarbeitung und Überwachung des Leistungssystems den wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den Leistungszielen unter Berücksichtigung der als vorrangig einzustufenden Sicherheitsziele ordnungsgemäß Rechnung getragen werden.
- (12) Die Leistungspläne sollten auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke erstellt werden. Aus Gründen der Transparenz sollte aus ihnen der Beitrag jeder Flugsicherungsorganisation innerhalb eines Luftraumblocks zum Erreichen der Ziele hervorgehen, der auf der am besten geeigneten Ebene überwacht wird.
- (13) In den Leistungsplänen sollten die Maßnahmen, beispielsweise Anreizsysteme, erläutert werden, die die Verbesserung der Leistung der Beteiligten auf allen Ebenen bewirken sollen. Da die Sicherheit von überragender Bedeutung ist, sollten für sie keine Anreize gelten.
- (14) Damit die Standpunkte aller Beteiligten gehört werden können, sollten effektive Konsultationen auf nationaler Ebene, auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke sowie auf Unionsebene erfolgen.
- (15) Falls Umstände auftreten, die zum Zeitpunkt der Annahme der Leistungspläne unvorhersehbar waren und nicht bewältigt werden können sowie 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 Dienstleistung dienen. Dies kann die Überarbeitung der unionsweit oder lokal geltenden Leistungsziele umfassen.
- (16) Die zivil-militärische Zusammenarbeit und Koordinierung ist, bei gebotener Berücksichtigung der effektiven Erfüllung des militärischen Auftrags, von allergrößter Bedeutung für die Erreichung der Ziele des Leistungssystems.
- (17) Das Leistungssystem sollte die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, die dem Schutz vitaler sicherheits- oder verteidigungspolitischer Interessen dienen, unberührt lassen.
- (18) Spezifische und messbare wesentliche Leistungsindikatoren sollten ausgewählt werden, auf deren Grundlage Verantwortlichkeiten für die Erreichung der Leistungsziele zugeordnet werden können. Die zugehörigen Ziele sollten erreichbar, realistisch und an einen Zeitplan gebunden sein und eine wirksame Steuerung der nachhaltigen Leistung von Flugsicherungsdiensten bezwecken.
- (19) Die Umsetzung verbindlicher Leistungsziele mit Unterstützung durch Anreize finanzieller Art erfordert eine angemessene Verknüpfung mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste <sup>(1)</sup>.
- (20) Wesentliche Leistungsindikatoren und Leistungsziele müssen festgelegt und umgesetzt werden, in Einklang mit den Sicherheitszielen und -standards, die in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> sowie in deren Durchführungsvorschriften und den von der Union ergriffenen Maßnahmen zur Erreichung und Aufrechterhaltung dieser Ziele festgelegt wurden.
- (21) Die Kommission sollte die Leistungspläne und -ziele bewerten sowie deren Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen und ihren angemessenen Beitrag dazu und zur gesamten Leistung des europäischen ATM-Netzes feststellen. Lassen sich diese Kohärenz und der angemessene Beitrag nicht feststellen, so sollte die Kommission die Überarbeitung von Leistungsplänen und -zielen und/oder das Ergreifen von Behebungsmaßnahmen fordern.
- (22) Ein wirksames Verfahren der Leistungsüberwachung für die Bezugszeiträume einschließlich Datenerhebung und -verbreitung sollte eingerichtet werden, um zu gewährleisten, dass die Leistungsentwicklung die Erreichung der Ziele und erforderlichenfalls das Ergreifen von Behebungsmaßnahmen erlaubt.
- (23) Liegen der Kommission auf der Grundlage der Überwachungsergebnisse stichhaltige Belege dafür vor, dass die Ausgangsdaten, Annahmen und Gründe für die Festlegung der ursprünglichen Ziele nicht mehr gültig sind, so kann die Kommission beschließen, die unionsweit geltenden Leistungsziele zu überarbeiten oder auf Antrag eines Mitgliedstaats die Änderung lokaler Ziele gestatten.
- (24) Für die Durchführung von Netzfunktionen sollten Leistungsziele gelten. Daher sollte diese Verordnung für den nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 vom 7. Juli 2011 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 <sup>(3)</sup> eingesetzten Netzmanager gelten. Die Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission sollte entsprechend geändert werden.
- (25) Die 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 <sup>(4)</sup>, Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 und die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1216/2011 der Kommission vom 24. November 2011 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen <sup>(5)</sup> sollten mit Wirkung vom 1. Januar 2015 aufgehoben werden.
- (26) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum —

<sup>(2)</sup> ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 185 vom 15.7.2011, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 201 vom 3.8.2010, S. 1.

<sup>(5)</sup> ABl. L 310 vom 25.11.2011, S. 3.

<sup>(1)</sup> Siehe Seite 31 dieses Amtsblatts.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

**ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

Artikel 1

**Gegenstand und Anwendungsbereich**

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

2. Im Hinblick auf die Zwecke der Zielfestlegung und der Leistungsüberwachung gilt diese Verordnung für die Flugsicherungsdienste, die erbracht werden

- a) von Flugsicherungsorganisationen, die nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 benannt wurden,
- b) von Dienstleistern für Wetterdienste, falls sie nach Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 benannt wurden,
- c) Von dem nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission eingesetzten Netzmanager.

Sie gilt ferner für die Zielfestlegung und die Leistungsüberwachung in Bezug auf die Kosteneffizienz der Behörden oder Stellen, denen Kosten entstehen, die durch Nutzergebühren gedeckt werden können, wie in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und Artikel 6 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 dargelegt.

3. Unbeschadet des Absatzes 4 können die Mitgliedstaaten beschließen, diese Verordnung nicht auf Flugsicherungsdienste für An- und Abflug an einigen oder allen Flughäfen mit weniger als 70 000 Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln im Jahr anzuwenden. Sie unterrichten die Kommission entsprechend.

4. Erreicht keiner der Flughäfen in einem Mitgliedstaat die Schwelle von 70 000 Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln im Jahr, gilt diese Verordnung mindestens für den Flughafen mit den meisten Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln.

5. Die Zielfestlegung für die Kosteneffizienz gilt für die festgestellten Kosten nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004.

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 entsprechend 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 nach Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 erhalten haben.

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

Artikel 2

**Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Flughafenbetreiber“ bezeichnet das Leitungsorgan eines Flughafens, das nach den nationalen Rechtsvorschriften — gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten — die Aufgabe hat, die Flughafeneinrichtungen zu verwalten und zu betreiben und die Tätigkeiten der verschiedenen Beteiligten auf dem betreffenden Flughafen oder in dem betreffenden Flughafensystem zu koordinieren und zu überwachen;
- (2) „Daten“ bezeichnet 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;
- (3) „Leistungsindikatoren“ bezeichnet Indikatoren, die für die Zwecke der Beobachtung, des Vergleichs und der Überprüfung der Leistung herangezogen werden;
- (4) „wesentliche Leistungsindikatoren“ bezeichnet die Leistungsindikatoren, die für die Zwecke der Festlegung von Leistungszielen herangezogen werden;
- (5) „Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln“ bezeichnet die Summe der nach Instrumentenflugregeln durchgeführten Starts und Landungen, berechnet als Jahresdurchschnitt der drei Kalenderjahre vor Einreichung der Leistungspläne;
- (6) „verbindliches Ziel“ bezeichnet ein Leistungsziel, das von den Mitgliedstaaten als Teil des Leistungsplans angenommen wurde und einer Anreizregelung und/oder Plänen für die Mängelbehebung unterliegt;
- (7) „Luftfahrtunternehmen“ bezeichnet ein Luftverkehrsunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die ein Mitgliedstaat gemäß dem Recht der Europäischen Union erteilt hat;
- (8) „festgestellte Kosten“ bezeichnet die Kosten nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004;

<sup>(1)</sup> ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23.

<sup>(2)</sup> ABl. L 294 vom 13.11.2007, S. 3.

<sup>(3)</sup> ABl. L 295 vom 14.11.2007, S. 7.

- (9) „nationale Behörden“ bezeichnet die Regulierungs- und/oder Aufsichtsbehörde 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 6 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 entstehen;
- (10) „Kultur des gerechten Umgangs (Just Culture)“ bezeichnet 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;
- (11) „Flughafenkoordinator“ bezeichnet die von einem Mitgliedstaat zur Durchführung der Koordinierungsaufgaben an einem koordinierten Flughafen nach Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft <sup>(1)</sup> ernannte natürliche oder juristische Person;
- (12) „Überprüfung der Leistung“ bezeichnet den kontinuierlichen Prozess der Erhebung und Analyse von Daten, um die tatsächliche Leistung eines Systems im Vergleich zu relevanten (wesentlichen) Leistungszielen und Leistungsplänen unter Verwendung der (wesentlichen) Leistungsindikatoren nach Artikel 9 und Anhang I zu messen;
- (13) „Bezugszeitraum“ bezeichnet den Zeitraum der Gültigkeit und Anwendung der unionsweit geltenden Leistungsziele und der Leistungspläne nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 549/2004;
- (14) „Störungen auf einer Start- und Landebahn“ bezeichnet ein Vorkommnis auf einem Flugplatz, bei dem sich ein Luftfahrzeug, Fahrzeug oder eine Person unzulässigerweise im Schutzbereich einer für Start und Landung von Luftfahrzeugen bestimmten Fläche befindet;
- (15) „Flugverkehrsdienst-Stelle“ („ATS-Stelle“) bezeichnet eine zivile oder militärische Stelle, die für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten zuständig ist;
- (16) „CNS-, MET- und AIS-Dienste“ bezeichnet Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Wetterdienste für die Flugsicherung und Flugberatungsdienste;
- (17) „außergewöhnliches Ereignis“ bezeichnet Umstände, unter denen die ATM-Kapazität wegen einer durch betriebliche oder technische Änderungen bedingten geplanten Beschränkung, sehr ungünstiger Witterungsbedingungen, mangelnder Verfügbarkeit großer Teile des Luftraums, entweder aus natürlichen oder aus politischen Gründen, oder einer Streikmaßnahme und der Aktivierung der EACCC durch den Netzmanager aufgrund einer oder mehrerer dieser Ursachen abnorm verringert ist, so dass das Niveau der ATFM-Verspätungen abnorm hoch ist;
- (18) „Umstrukturierungskosten“ bezeichnet einmalig anfallende Kosten, die Flugsicherungsorganisationen bei der Umstrukturierung durch die Einführung neuer Technologien und Verfahren und damit verbundener Geschäftsmodelle zur Förderung der Erbringung integrierter Dienste entstehen, wenn ein Mitgliedstaat die Kosten in einem oder mehreren

Bezugszeiträumen decken will. Sie können Kosten umfassen, die durch Arbeitnehmerentgelte, Schließung von Flugsicherungszentralen (ATCC), Verlagerung von Tätigkeiten an neue Standorte und Abschreibung von Vermögenswerten und/oder Erwerb strategischer Beteiligungen an anderen Flugsicherungsorganisationen entstanden sind.

### 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. Die Kommission ernennt den Vorsitz und die Mitglieder des Leistungsüberprüfungsgremiums:
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:
  - a) Erhebung, Prüfung, Validierung und Verbreitung leistungsbezogener Daten,
  - b) Festlegung oder Anpassung wesentlicher Leistungsbereiche in Übereinstimmung mit den im Leistungsrahmen des ATM-Masterplans ermittelten Bereichen gemäß Artikel 9 Absatz 1 und den zugehörigen wesentlichen Leistungsindikatoren,
  - c) Festlegung angemessener wesentlicher Leistungsindikatoren, die in allen wesentlichen Leistungsbereichen die Leistung der Netzfunktionen und der Flugsicherungsdienste sowohl bei Streckenflugsicherungsdiensten als auch bei Flugsicherungsdiensten für An- und Abflug abdecken,
  - d) Festlegung und Überprüfung unionsweit geltender Leistungsziele,
  - e) Festlegung des Schwellenwerts/der Schwellenwerte nach Artikel 10 Absatz 4 für die Auslösung der in Artikel 19 eingeführten Warnverfahren,
  - f) Bewertung der Kohärenz verabschiedeter Leistungspläne, einschließlich der Leistungsziele, mit den unionsweit geltenden Zielen,
  - g) gegebenenfalls Bewertung der Kohärenz von Warnschwellen, die in Anwendung von Artikel 19 Absatz 3 angenommen wurden, mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Warnschwellen nach Artikel 10 Absatz 4,
  - h) gegebenenfalls Bewertung der überarbeiteten Leistungsziele oder der vom betreffenden Mitgliedstaat ergriffenen Behebungsmaßnahmen,
  - i) Überwachung, Vergleich und Überprüfung der Leistung von Flugsicherungsdiensten, einschließlich Investitionen und Kapitalausgaben auf lokaler und Unionsebene,
  - j) Überwachung, Vergleich und Überprüfung der Leistung der Netzfunktionen,

<sup>(1)</sup> ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1.

- k) Überwachung der Gesamtleistung des europäischen 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,
- m) Bewertung der Leistungspläne des Netzmanagers, einschließlich der Übereinstimmung mit den unionsweit geltenden Leistungszielen,
- n) Aufrechterhaltung und Unterstützung bei der Koordinierung eines Zeitplans für die Konsultation der Beteiligten zu den Leistungsplänen und den Konsultationspflichten nach Artikel 9 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013.

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) Zum Zweck der Beobachtung der Gesamtleistung des ATM-Netzes holt das Leistungsüberprüfungsgremium die erforderlichen Informationen bezüglich der Leistungspläne von den nationalen Aufsichtsbehörden ein.
- b) Das Leistungsüberprüfungsgremium unterstützt die nationalen Aufsichtsbehörden auf Antrag durch unabhängige Stellungnahmen zu Leistungsfragen, z. B. faktische Vergleiche zwischen Flugsicherungsorganisationen, die in ähnlichen Umfeldern tätig sind (Leistungsvergleiche), Analysen von Leistungsveränderungen in den letzten fünf Jahren oder Analysen von Projektionen.
- c) Nationale Aufsichtsbehörden können die Unterstützung des Leistungsüberprüfungsgremiums bei der Festlegung der Richtwertbereiche für die Zielfestlegung unter Berücksichtigung der unionsweit geltenden Ziele beantragen. Diese Werte werden nationalen Aufsichtsbehörden, Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern und Luftraumnutzern bereitgestellt.

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

8. Für die Beobachtung der Gesamtleistung des europäischen ATM-Netzes entwickelt das Leistungsüberprüfungsgremium geeignete Arbeitsbeziehungen mit den Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern, Flughafenkoordinatoren und Luftfahrtunternehmen.

#### Artikel 4

##### Nationale Aufsichtsbehörden

1. Die nationalen Aufsichtsbehörden sind für die Ausarbeitung der Leistungspläne, die Leistungsaufsicht und die Überwachung der Leistungspläne und -ziele 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 Inspektionsbefugnisse zur Wahrnehmung der in Artikel 20 genannten Aufgaben.
3. Verfügt ein Mitgliedstaat über mehr als eine nationale Aufsichtsbehörde, teilt er der Kommission mit, welche nationale Aufsichtsbehörde für die nationale Koordinierung zur Durchführung dieser Verordnung zuständig ist.

#### Artikel 5

##### Funktionale Luftraumblocke

1. Die Mitgliedstaaten erstellen Leistungspläne auf Ebene funktionaler Luftraumblocke.
2. Um der Verpflichtung nach Absatz 1 nachzukommen, obliegt den Mitgliedstaaten Folgendes:
  - a) sie stellen sicher, dass der Leistungsplan dem Muster des Anhangs II entspricht;
  - b) sie teilen 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) sie treffen geeignete Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass
    - i) vorbehaltlich der Bestimmungen unter Buchstabe e des Anhangs I nur ein einziges Ziel für jeden wesentlichen Leistungsindikator festgelegt wird,
    - ii) aus Gründen der Transparenz der Beitrag jeder Flugsicherungsorganisation innerhalb des funktionalen Luftraumblocks, der auf der am besten geeigneten Ebene überwacht wird, zum Erreichen der für die funktionalen Luftraumblocke festgelegten Leistungsziele im Leistungsplan genannt wird,
    - iii) 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;
  - d) sie sind dafür verantwortlich, dass die auf lokaler Ebene, d. h. auf Ebene funktionaler Luftraumblocke, auf nationaler Ebene, auf der Ebene der Gebührenzone und auf Flughafenebene, festgelegten Leistungsziele erreicht werden;
  - e) in den Fällen, in denen keine gemeinsame Streckengebührenzone im Sinne des Artikels 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 eingerichtet wurde und in denen daher keine Streckenkosteneffizienzziele für mehr als eine Gebührenzone innerhalb des Luftraumblocks festgelegt wurden, konsolidieren sie diese Ziele zu einem einzigen aggregierten

Wert für Strecken-Flugsicherungsdienste und stellen zur Information eine Zahlenangabe bereit, die die Kosteneffizienzbemühungen auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke belegt;

- f) wird eine Gebührenzone während des Bezugszeitraums geändert, so weisen sie nach, dass trotz dieser Änderung die für den Bezugszeitraum festgelegten Leistungsziele erreicht werden können;
- g) sie gewährleisten, dass der Leistungsplan mit dem Anwendungsbereich dieser Verordnung nach Artikel 1 Absatz 6 dieser Verordnung und Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 kohärent ist.

#### Artikel 6

##### Netzmanager

Der gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 <sup>(1)</sup> und Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission eingesetzte Netzmanager führt die folgenden Aufgaben bezüglich des Leistungssystems durch:

- a) Unterstützung der Kommission durch relevante Beiträge zur Ausarbeitung unionsweit geltender Leistungsziele vor den Bezugszeiträumen und zur Überwachung des Erreichens der Leistungsziele 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 V aufgeführten Daten für die Kommission gemäß Artikel 21 Absatz 5;
- c) Unterstützung funktionaler Luftraumblöcke und ihrer Flugsicherungsorganisationen beim Erreichen ihrer Leistungsziele in den Bezugszeiträumen durch Gewährleistung der Kohärenz zwischen den Leistungsplänen, dem Netzstrategieplan und dem Netzbetriebsplan;
- d) Ausarbeitung eines Leistungsplans, des Netzleistungsplans, in Einklang mit Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 677/2011, der der Kommission spätestens sechs Monate vor Beginn jedes Bezugszeitraums vorgelegt und von der Kommission vor Beginn jedes Bezugszeitraums angenommen wird. Dieser Leistungsplan ist öffentlich und enthält
  - i) Leistungsziele für alle wesentlichen Leistungsbereiche und für alle Indikatoren, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den gesamten Bezugszeitraum vereinbar sind, wobei für Überwachungszwecke Jahreswerte verwendet werden,
  - ii) eine Darlegung der zur Erreichung der Ziele geplanten Maßnahmen,
  - iii) soweit erforderlich oder von der Kommission beschlossen, zusätzliche wesentliche Leistungsindikatoren und Ziele.

#### Artikel 7

##### 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 koordinieren sich die Mitgliedstaaten und die Kommission erforderlichenfalls mit der EASA, um zu gewährleisten, dass folgende Aspekte ordnungsgemäß behandelt werden:

- a) die Sicherheitsaspekte des Leistungssystems, einschließlich der Aufstellung, Überprüfung und Umsetzung wesentlicher sicherheitsbezogener Leistungsindikatoren und unionsweit geltender 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 europäischen Flugsicherheitsprogramms.

#### Artikel 8

##### Dauer der Bezugszeiträume

1. Der erste Bezugszeitraum des Leistungssystems deckt die Kalenderjahre 2012 bis einschließlich 2014 ab. Der zweite Bezugszeitraum deckt die Kalenderjahre 2015 bis einschließlich 2019 ab. Die folgenden Bezugszeiträume haben eine Dauer von fünf Kalenderjahren, sofern nicht durch eine Änderung dieser Verordnung etwas anderes festgelegt wird.
2. Dieselben Bezugszeiträume gelten für die unionsweit geltenden Leistungsziele und die Leistungspläne und Ziele.

#### Artikel 9

##### 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 nach dem Verfahren des Artikels 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. In Anhang I Abschnitt 1 werden die für jeden wesentlichen Leistungsbereich ausgewählten wesentlichen Leistungsindikatoren für die Festlegung von Zielen und Leistungsindikatoren auf Unionsebene genannt.
4. In Anhang I Abschnitt 2 werden die lokalen wesentlichen Leistungsindikatoren für die Festlegung lokaler Ziele und die zur Festlegung der Leistungsziele herangezogenen Leistungsindikatoren auf lokaler Ebene genannt. Die Einzelheiten zur lokalen Ebene, d. h. zum funktionalen Luftraumblock, zur nationalen Ebene, zur Gebührenzone und zum Flughafen, sind in Anhang I Abschnitt 2 angegeben.

<sup>(1)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

5. Die wesentlichen Leistungsindikatoren werden während eines Bezugszeitraums nicht geändert. Änderungen sind durch Änderungen dieser Verordnung spätestens sechs Monate vor Annahme neuer unionsweit geltender Leistungsziele zu verabschieden.

6. Zusätzlich zu den in diesem Artikel genannten wesentlichen Leistungsbereichen und wesentlichen Leistungsindikatoren können die Mitgliedstaaten entscheiden, zusätzliche Leistungsindikatoren und zugehörige Ziele über die in Anhang I Abschnitt 2 genannten hinaus für die eigene Leistungsüberwachung und/oder als Teil des Leistungsplans festzulegen. Diese zusätzlichen Indikatoren und Ziele unterstützen das Erreichen der unionsweit geltenden Ziele und der sich daraus ergebenden Ziele auf lokaler Ebene. Sie können beispielsweise die zivil-militärische oder meteorologische Dimension des Leistungsplans einbeziehen und beschreiben und können von geeigneten Anreizsystemen flankiert werden.

7. Um die Umsetzung und Messung der (wesentlichen) sicherheitsbezogenen Leistungsindikatoren zu erleichtern, wird das Leistungsüberprüfungsgremium in Konsultation mit der EASA nach dem Verfahren des Artikels 52 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vor Beginn des zweiten Bezugszeitraums annehmbare Nachweisverfahren und Leitlinien annehmen.

## KAPITEL II

### AUFSTELLUNG VON LEISTUNGSPLÄNEN

#### Artikel 10

##### Unionsweit geltende Leistungsziele

1. Die Kommission verabschiedet unionsweit geltende Leistungsziele nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, wobei sie relevanten Beiträgen des Netzmanagers und nationaler Aufsichtsbehörden Rechnung trägt und zuvor die in Artikel 10 der genannten Verordnung aufgeführten Beteiligten, andere relevante Organisationen und die EASA hinsichtlich der Sicherheitsaspekte der Leistung konsultiert.

2. Vorbehaltlich Artikel 9 Absatz 3 werden unionsweit geltende Leistungsziele von der Kommission spätestens fünfzehn Monate vor Beginn des Bezugszeitraums vorgeschlagen und spätestens zwölf Monate vor Beginn des Bezugszeitraums verabschiedet.

3. Die Festlegung unionsweit geltender Ziele für den in Anhang I Abschnitt I Nummer 4.1 Buchstabe b genannten wesentlichen Leistungsindikator beginnt ab dem dritten Jahr des zweiten Bezugszeitraums vorbehaltlich eines Kommissionsbeschlusses nach dem in Absatz 1 genannten Verfahren.

4. Zusammen mit der Verabschiedung unionsweit geltender Leistungsziele legt die Kommission die Warnschwelle(n) fest, bei deren Überschreiten die in Artikel 19 genannten Warnverfahren ausgelöst werden können.

5. Die Kommission belegt jedes unionsweit geltende Leistungsziel mit einer Beschreibung der Annahmen und Gründe für die Festlegung dieser Ziele, etwa durch die Verwendung von Beiträgen des Netzmanagers, nationaler Aufsichtsbehörden und anderer faktischer Daten, Verkehrsprognosen, die Zusammensetzung der Gruppen von Flugsicherungsorganisationen oder funktionale Luftraumblocke mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld.

## Artikel 11

### Erstellung von Leistungsplänen

1. Die nationalen Aufsichtsbehörden stellen auf der Ebene funktionaler Luftraumblocke Leistungspläne mit Zielen auf, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen und den in Anhang IV genannten Bewertungskriterien vereinbar sind.

Unbeschadet des Musters des Anhangs II kann der Leistungsplan unterschiedliche, die lokale Ebene, d. h. den funktionalen Luftraumblock, die nationale Ebene, die Gebührenzone und den Flughafen, betreffende Abschnitte umfassen.

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

- a) Flugsicherungsorganisationen den nationalen Aufsichtsbehörden ihre Geschäftspläne vorlegen;
- b) die Beteiligten gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zum Leistungsplan und zu den Zielen konsultiert werden. Angemessene Informationen sind den Beteiligten mindestens drei Wochen vor der Konsultationssitzung zu übermitteln.

3. Der Leistungsplan enthält insbesondere Folgendes:

- a) Die Prognose des in jedem Jahr des Bezugszeitraums zu bedienenden Verkehrs, ausgedrückt in Diensteinheiten, auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks und für jede Gebührenzone innerhalb des funktionalen Luftraumblocks, mit Begründung der verwendeten Zahlen;
- b) die festgestellten Kosten der Flugsicherungsdienste für jedes Jahr des Bezugszeitraums und für jede Gebührenzone gemäß den Bestimmungen des Artikels 15 Absatz 2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004;
- c) eine Beschreibung der Investitionen einschließlich der zur Erreichung der Leistungsziele erforderlichen Investitionen, mit einer Darlegung ihrer Relevanz in Bezug auf den europäischen ATM-Masterplan, den Netzstrategieplan und die gemeinsamen Vorhaben nach Artikel 15a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004. Diese Beschreibung hat die auf der Ebene funktionaler Luftraumblocke erzielten Vorteile und Synergien hervorzuheben;
- 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) Berücksichtigung der Abhängigkeiten zwischen wesentlichen Leistungsbereichen einschließlich einer Bewertung der Auswirkungen des Leistungsplans auf die Sicherheit und zur Gewährleistung der Sicherheit eventuell erforderlicher Abhilfemaßnahmen;
- f) eine 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 sonstigen Indikatoren und Zielen des Leistungsplans zu erhöhen;

- g) eine mit Gründen versehene Beschreibung, inwieweit die in Buchstabe d genannten Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen und der Leistung des europäischen ATM-Netzes in Einklang stehen und zu ihrer Erreichung beitragen;
  - h) Angabe jeder betroffenen Flugsicherungsorganisation und ihres Beitrags zur Erreichung der Ziele, der aus Gründen der Transparenz der auf der am besten geeigneten Ebene nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer ii überwacht wird;
  - i) Beschreibung der Anreizregelungen, die für die betroffenen Flugsicherungsorganisationen gelten sollen, um die Erreichung der Ziele im Bezugszeitraum zu fördern;
  - j) die von den nationalen Aufsichtsbehörden ergriffenen Maßnahmen zur Überwachung der Erreichung der Leistungsziele;
  - k) eine Darlegung der Ergebnisse der Konsultation der Beteiligten, einschließlich der von den Beteiligten angesprochenen Probleme und der vereinbarten Aktionen.
4. Den Leistungsplänen ist das Muster des Anhangs II zugrunde zu legen; sie können, sofern sich die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9 Absatz 6 dafür entscheiden, zusätzliche Indikatoren mit zugehörigen Zielen enthalten.
5. Der Netzmanager stellt einen Netzleistungsplan mit Zielen auf, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen und den entsprechenden Bewertungskriterien des Anhangs IV vereinbar sind.
6. Bei der Ausarbeitung des Netzplans hat der Netzmanager
- a) die Konsultation nach Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission zu gewährleisten,
  - b) das Muster des Anhangs III zu verwenden.

#### Artikel 12

##### Anreizregelungen

1. Die von den Mitgliedstaaten als Teil ihres Leistungsplans angewendeten Anreizregelungen müssen folgenden allgemeinen Grundsätzen entsprechen:
- a) Sie sind wirksam und verhältnismäßig und dürfen während des Bezugszeitraums nicht geändert werden;
  - b) sie sind auf nichtdiskriminierender und transparenter Grundlage zur Förderung von Leistungsverbesserungen bei der Dienstleistung durchzuführen;
  - c) sie sind Teil des allen Beteiligten im Voraus bekannten Regulierungsumfelds und gelten für den gesamten Bezugszeitraum;
  - d) sie veranlassen der Zielfestlegung unterliegende Stellen dazu, ein hohes Leistungsniveau zu erreichen und die zugehörigen Ziele zu erfüllen.

2. Anreize für das Erreichen von Kosteneffizienzzielen sind finanzieller Art und unterliegen den entsprechenden Bestimmungen der Artikel 13 und 14 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013. Sie umfassen einen Risikoteilungsmechanismus auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumböcke.

3. Anreize für das Erreichen von Kapazitätszielen sind finanzieller Art und unterliegen den entsprechenden Bestimmungen des Artikels 15 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013. Sie können durch Anreize anderer Art ergänzt werden, beispielsweise Pläne für die Mängelbehebung mit Fristen und zugehörigen Maßnahmen, die von den nationalen Aufsichtsbehörden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten festgelegt werden.

4. Anreize für das Erreichen von Umweltzielen können finanzieller Art sein und unterliegen den entsprechenden Bestimmungen des Artikels 15 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013. Sie können durch Anreize anderer Art ergänzt werden, beispielsweise Pläne für die Mängelbehebung mit Fristen und zugehörigen Maßnahmen, die von den nationalen Aufsichtsbehörden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten festgelegt werden.

5. Zusätzlich können die Mitgliedstaaten die Flugsicherungsgebühren auf lokaler Ebene gemäß Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 abstimmen.

#### KAPITEL III

##### ANNAHME VON LEISTUNGSPLÄNEN

#### Artikel 13

##### Erste Annahme von Leistungsplänen

Auf Vorschlag der nationalen Aufsichtsbehörden nehmen die Mitgliedstaaten ihre Leistungspläne mit verbindlichen Leistungszielen an und unterbreiten sie der Kommission spätestens sechs Monate vor Beginn des Bezugszeitraums.

#### Artikel 14

##### Bewertung und Überarbeitung von Leistungsplänen und Zielen

1. Die Kommission bewertet die Leistungspläne, deren Ziele und insbesondere deren Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen und ihren angemessenen Beitrag dazu sowie mit den Kriterien des Anhangs IV, wobei der Entwicklung des Kontextes, die möglicherweise zwischen dem Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele und dem Zeitpunkt der Bewertung des Leistungsplans eingetreten ist, Rechnung getragen wird. Werden Ziele auf lokaler Ebene ohne Bezug zu einem unionsweit geltenden Leistungsziel festgelegt, so beruht die Bewertung auf den in Anhang IV festgelegten Kriterien.

2. Stellt die Kommission fest, dass ein Leistungsplan oder ein Teil eines Leistungsplans und seine Ziele mit den unionsweit geltenden Zielen in Einklang stehen und angemessen dazu beitragen sowie mit allen in Anhang IV festgelegten Kriterien in Einklang stehen, so unterrichtet sie die betreffenden Mitgliedstaaten binnen fünf Monaten nach Erhalt des Leistungsplans davon.

3. Stellt die Kommission fest, dass ein Leistungsplan oder ein Teil eines Leistungsplans sowie einige oder alle seine(r) Ziele nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang

stehen und nicht angemessen dazu beitragen sowie nicht mit allen Kriterien des Anhangs IV in Einklang stehen, so erteilt sie binnen fünf Monaten nach Erhalt des Leistungsplans und nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 den betreffenden Mitgliedstaaten eine Empfehlung, einen überarbeiteten Leistungsplan oder überarbeitete Teile des Leistungsplans und/oder überarbeitete Ziele anzunehmen. Eine solche Empfehlung wird nach Konsultation der betreffenden Mitgliedstaaten erteilt und gibt genau an, welche Teile des Leistungsplans und/oder Ziele zu überarbeiten sind. Sie enthält ferner eine Begründung der Bewertung durch die Kommission.

4. In einem solchen Fall nehmen die betreffenden Mitgliedstaaten einen überarbeiteten Leistungsplan oder überarbeitete Teile eines Leistungsplans und/oder überarbeitete Ziele an, wobei dem Standpunkt der Kommission Rechnung zu tragen ist, legen geeignete Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele fest und notifizieren diese der Kommission binnen vier Monaten nach Erteilung der Empfehlung.

#### Artikel 15

#### **Bewertung der überarbeiteten Leistungspläne und Ziele und Annahme von Behebungsmaßnahmen**

1. Die Kommission bewertet alle überarbeiteten Leistungspläne oder Teile von Leistungsplänen und ihre Leistungsziele anhand der in Anhang IV festgelegten Kriterien.

2. Stellt die Kommission fest, dass ein überarbeiteter Leistungsplan oder ein Teil eines überarbeiteten Leistungsplans und seine Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang stehen und angemessen dazu beitragen sowie mit allen Kriterien des Anhangs IV in Einklang stehen, so unterrichtet sie den/die betreffenden Mitgliedstaat(en) binnen fünf Monaten nach Erhalt des überarbeiteten Leistungsplans davon.

3. Stellt die Kommission fest, dass ein überarbeiteter Leistungsplan oder ein Teil eines überarbeiteten Leistungsplans sowie einige oder alle seine(r) Leistungsziele noch immer nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang stehen und nicht angemessen dazu beitragen und noch immer nicht mit einem oder allen Kriterien des Anhangs IV in Einklang stehen, so beschließt sie binnen fünf Monaten nach Erhalt des überarbeiteten Leistungsplans oder Teils eines überarbeiteten Leistungsplans und nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, dass die betreffenden Mitgliedstaaten Behebungsmaßnahmen zu ergreifen haben.

4. Dieser Beschluss gibt anhand der Kriterien des Anhangs IV genau an, welche Teile des Leistungsplans und Leistungsziele zu überarbeiten sind, und enthält eine Begründung der Bewertung durch die Kommission. Er kann das für diese Ziele erwartete Leistungsniveau festlegen, um es den betreffenden Mitgliedstaaten zu ermöglichen, geeignete Behebungsmaßnahmen zu ergreifen, und/oder kann Vorschläge für solche Behebungsmaßnahmen enthalten.

5. Binnen zwei Monaten nach dem Beschluss der Kommission sind die von den betreffenden Mitgliedstaaten ergriffenen Behebungsmaßnahmen der Kommission mitzuteilen, zusammen mit Angaben zur Kohärenz mit dem Beschluss der Kommission.

#### Artikel 16

#### **Leistungspläne oder Behebungsmaßnahmen, die nach Beginn des Bezugszeitraums angenommen werden**

Leistungspläne oder Behebungsmaßnahmen, die nach Beginn des Bezugszeitraums als Ergebnis der Verfahren der Artikel 14 und 15 angenommen werden, gelten rückwirkend ab dem ersten Tag des Bezugszeitraums.

#### Artikel 17

#### **Überarbeitung der Leistungsziele**

1. Nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 kann die Kommission beschließen, unionsweit geltende Leistungsziele zu überarbeiten und/oder auf Antrag eines Mitgliedstaats gestatten, dass ein oder mehrere lokale Leistungsziele überarbeitet werden,

- a) wenn der Kommission auf der Grundlage ihres Berichts nach Artikel 18 Absatz 4 stichhaltige Belege dafür vorliegen, dass die Ausgangsdaten, Annahmen und Gründe für die Festlegung der ursprünglichen Ziele nicht mehr gültig sind oder
- b) als Ergebnis eines Warnverfahrens nach Artikel 19 oder
- c) nach einem Beschluss der Kommission gemäß Artikel 10 Absatz 3 in Bezug auf den in Anhang I Abschnitt I Nummer 4.1 Buchstabe b genannten wesentlichen Leistungsindikator.

2. Eine Überarbeitung der unionsweit geltenden Leistungsziele kann zu einer Änderung bestehender Leistungspläne führen. In diesem Fall kann die Kommission eine angemessene Anpassung des in den Kapiteln II und III dieser Verordnung festgelegten Zeitplans beschließen.

#### KAPITEL IV

#### **ÜBERWACHUNG DER ERREICHUNG DER LEISTUNGSZIELE**

#### Artikel 18

#### **Fortlaufende Überwachung und Berichterstattung**

1. Die nationalen Aufsichtsbehörden und die Kommission überwachen die Umsetzung der Leistungspläne. Zu diesem Zweck sind die Jahreswerte im Leistungsplan zu verwenden. Falls Ziele während des Bezugszeitraums nicht erreicht werden, legen die betreffenden Mitgliedstaaten Behebungsmaßnahmen fest, die Abhilfe schaffen sollen, wenden sie an und teilen sie der Kommission mit. Stellt die Kommission fest, dass diese Behebungsmaßnahmen nicht ausreichen, um Abhilfe zu schaffen, so unterrichtet sie binnen fünf Monaten nach Erhalt der Maßnahmen und gemäß dem Verfahren nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 die betreffenden Mitgliedstaaten davon und macht Vorschläge für Behebungsmaßnahmen.

2. Stellt die Kommission einen erheblichen und anhaltenden Abfall der Leistung auf lokaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke fest, der andere Staaten, die am einheitlichen europäischen Luftraum und/oder dem gesamten europäischen Luftraum beteiligt sind, beeinträchtigt, kann sie die betreffenden Mitgliedstaaten auffordern, Behebungsmaßnahmen

festzulegen, anzuwenden und der Kommission mitzuteilen, mit denen die in ihrem Leistungsplan festgelegten Ziele erreicht werden sollen. Stellt die Kommission fest, dass diese Maßnahmen nicht ausreichen, um Abhilfe zu schaffen, so unterrichtet sie binnen fünf Monaten nach Erhalt der Maßnahmen und nach dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 die betreffenden Mitgliedstaaten davon und macht Vorschläge für Behebungsmaßnahmen.

3. Die Kommission überwacht die Umsetzung des Netzleistungsplans des Netzmanagers. Zu diesem Zweck sind die Jahreswerte im Leistungsplan zu verwenden. Falls Ziele während des Bezugszeitraums nicht erreicht werden, fordert die Kommission den Netzmanager auf, Behebungsmaßnahmen festzulegen, anzuwenden und der Kommission mitzuteilen, mit denen die im Netzleistungsplan festgelegten Ziele erreicht werden sollen. Die Kommission unterrichtet die nationalen Aufsichtsbehörden oder Stellen gemäß der Definition in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b über solche Behebungsmaßnahmen.

4. Spätestens am 1. Juni jedes Jahres und wenn Leistungsziele nicht erreicht werden, erstatten die nationalen Aufsichtsbehörden oder Stellen gemäß der Definition in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b der Kommission Bericht über die Überwachung der Leistungspläne und Ziele. *Die Berichte beruhen auf Empfehlungen, die von der Kommission vor Beginn des Bezugszeitraums ausgearbeitet werden.* Die Kommission erstattet dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum mindestens einmal jährlich Bericht über die Erreichung der Leistungsziele.

#### Artikel 19

##### Warnverfahren

1. Werden aufgrund von Umständen, die zum Zeitpunkt der Annahme der Leistungspläne unvorhersehbar waren und gleichzeitig nicht bewältigt werden können und der Kontrolle der Mitgliedstaaten, der Flugsicherungsorganisationen und des Netzmanagers entzogen sind, in Artikel 10 Absatz 4 festgelegte Warnschwellen auf Unionsebene während eines Kalenderjahres erreicht, prüft die Kommission die Situation in Konsultation mit den Mitgliedstaaten im Ausschuss für den einheitlichen Luftraum und macht innerhalb von vier Monaten Vorschläge für geeignete Maßnahmen, zu denen die Überarbeitung der unionsweit geltenden Leistungsziele und folglich die Überarbeitung der lokalen Leistungsziele gehören können.

2. Werden aufgrund von Umständen, die zum Zeitpunkt der Annahme der Leistungspläne unvorhersehbar waren und gleichzeitig nicht bewältigt werden können und der Kontrolle der Mitgliedstaaten, der Flugsicherungsorganisationen und des Netzmanagers entzogen sind, in Artikel 10 Absatz 4 festgelegte Warnschwellen auf lokaler Ebene während eines Kalenderjahres erreicht, prüfen die betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden die Situation in Kontakt mit der Kommission und machen innerhalb von vier Monaten Vorschläge für geeignete Maßnahmen, zu denen die Überarbeitung der lokalen Leistungsziele gehören kann.

3. Die Mitgliedstaaten können beschließen, von den Warnschwellen in Artikel 10 Absatz 4 abweichende Warnschwellen anzunehmen, um örtlichen Umständen und Besonderheiten Rechnung zu tragen. In diesen Fällen sind diese Schwellenwerte im Leistungsplan anzugeben und müssen mit den nach Artikel 10 Absatz 4 angenommenen Schwellenwerten vereinbar sein. Abweichungen sind detailliert zu begründen. Bei Erreichen dieser Schwellen ist das Verfahren von Absatz 1 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 den Kapiteln II und III genannten Verfahren.

#### Artikel 20

##### Erleichterung der Aufsicht

1. Flugsicherungsorganisationen und der Netzmanager erleichtern Inspektionen und Kontrollen einschließlich Ortsterminen, die von der Kommission und den betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden oder durch eine im Auftrag der nationalen Aufsichtsbehörden handelnde qualifizierte Stelle oder durch die EASA, sofern relevant, durchgeführt werden. Unbeschadet der den nationalen Aufsichtsbehörden und der EASA übertragenen Aufsichtsbefugnisse sind die autorisierten Personen befugt,

- a) in Bezug auf alle wesentlichen Leistungsbereiche die 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.

2. Die Inspektionen und Kontrollen nach Absatz 1 erfolgen in Einklang mit den geltenden Verfahren des Mitgliedstaats, in dem sie durchzuführen sind.

3. Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die Durchführung dieser Verordnung im Leistungsbereich Sicherheit in Einklang mit den Verfahren für die Sicherheitsaufsicht nach der Verordnung (EU) Nr. 1034/2011<sup>(1)</sup>.

4. Im Rahmen ihrer Normungsinspektionen überwacht die EASA die Durchführung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten in den wesentlichen Leistungsbereichen in Übereinstimmung mit der in Artikel 24 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008<sup>(2)</sup> genannten Arbeitsweise.

#### KAPITEL V

##### ERHEBUNG, VALIDIERUNG, PRÜFUNG, BEWERTUNG UND VERBREITUNG VON INFORMATIONEN BEZÜGLICH DER LEISTUNG DER FLUGSICHERUNG FÜR DEN EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUM

#### Artikel 21

##### Erhebung und Validierung von Daten für die Leistungsüberprüfung

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

<sup>(1)</sup> ABl. L 271 vom 18.10.2011, S. 15.

<sup>(2)</sup> ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

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

5. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten Daten nach Absatz 1, die bereits Eurocontrol bereitgestellt wurden, als der Kommission bereitgestellt. Werden Daten nicht bereits Eurocontrol bereitgestellt, treffen die Kommission und Eurocontrol die notwendigen Vorkehrungen um sicherzustellen, dass solche Daten der Kommission entsprechend den in Absatz 3 festgelegten Erfordernissen zur Verfügung gestellt werden.

6. Werden erhebliche neue Datenerfordernisse festgestellt oder sind Daten von unzureichender Qualität zu erwarten, kann die Kommission Pilotstudien einleiten, die von den Mitgliedstaaten oder den Beteiligten 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 22

##### Verbreitung der Informationen

1. Die Kommission verbreitet 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 <sup>(1)</sup>, 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 öffentlich bereitgestellt, insbesondere auf elektronischem Wege. Zu diesem Zweck beschließt die Kommission

über Verarbeitung, Schutz, Vertraulichkeit und Verbreitung der nach Artikel 21 für Leistungszwecke erhobenen Daten und über die damit verbundenen Rechte des geistigen Eigentums.

3. Die in Artikel 18 Absatz 4 genannten Berichte der Kommission werden öffentlich verfügbar gemacht und ein Verweis auf sie wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Kommission kann beschließen, den Beteiligten regelmäßig weitere allgemeine Informationen bereitzustellen, insbesondere auf elektronischem Wege.

4. Die in Artikel 10 genannten unionsweit geltenden Leistungsziele und ein Verweis auf die in Kapitel III genannten verabschiedeten 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 Datenbereitsteller eingeräumt, auf den sich die Informationen und Aktivitäten unmittelbar beziehen.

#### KAPITEL VI

##### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### Artikel 23

##### Ausnahmen

Wurde nach den Verfahren des Artikels 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 festgelegt, dass einige oder alle Flugsicherungsdienste für An- und Abflug und/oder CNS-, MET- und AIS-Dienste eines Mitgliedstaats unter Marktbedingungen erbracht werden und hat der Mitgliedstaat gemäß der genannten Verordnung entschieden, für diese Dienste keine Berechnung der festgestellten Kosten sowie keine Berechnung und Festlegung der An- und Abfluggebühren vorzunehmen und keine finanziellen Anreize anzuwenden, so gelten Kosteneffizienzziele nicht für diese Dienste.

#### Artikel 24

##### Widerspruch

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 25

##### Überprüfung des Systems

Bis zum Ende jedes Bezugszeitraums überprüft die Kommission das Leistungssystem und insbesondere die Auswirkungen, die Wirksamkeit und den Umfang der Arbeiten der ICAO auf diesem Gebiet.

#### Artikel 26

##### Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 677/2011

Die Verordnung (EU) Nr. 677/2011 wird wie folgt geändert:

1. Erwägung 28 wird gestrichen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

## 2. Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Zur Vorgabe langfristiger Perspektiven wird vom Netzmanager ein Netzstrategieplan, der an dem Bezugszeitraum nach Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 der Kommission (\*) ausgerichtet ist, erarbeitet, aufrechterhalten und umgesetzt.“

(\*) ABl. L 128 vom 9.5.2013, S. 1.“

## 3. Artikel 5 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Der Netzstrategieplan wird regelmäßig und mindestens zwölf Monate vor Beginn jedes Bezugszeitraums aktualisiert.“

## 4. Artikel 20 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. Der Netzmanager legt der Kommission und der Agentur jährlich einen Bericht zu den Maßnahmen vor, die er zur Erfüllung seiner Aufgaben ergriffen hat. In dem Bericht werden einzelne Netzfunktionen ebenso wie die Situation des gesamten Netzes behandelt und enge Verbindungen zum Inhalt des Netzstrategieplans, des Netzbetriebsplans und des in Artikel 6 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 der Kommission genannten Netzleistungsplans hergestellt. Die Kommission unterrichtet den Ausschuss für den einheitlichen Luftraum.“

## 5. Anhang IV erhält folgende Fassung:

## ANHANG IV

**MUSTER DES NETZSTRATEGIEPLANS**

Dem Netzstrategieplan ist die folgende Struktur zugrunde zu legen:

## 1. EINLEITUNG

1.1. Anwendungsbereich des Netzstrategieplans (geografisch und zeitlich)

1.2. Ausarbeitung des Plans und Validierungsprozess

## 2. GESAMTZUSAMMENHANG UND ANFORDERUNGEN

2.1. Darlegung der derzeitigen und geplanten Netzsituation, einschließlich Auslegung des europäischen Streckennetzes (ERND), Verkehrsflussregelung (ATFM), Flughäfen und knappen Ressourcen

2.2. Herausforderungen und Chancen in Bezug auf die Laufzeit des Plans (einschließlich Verkehrsnachfrage-Prognose und weltweite Entwicklung)

2.3. Leistungsziele und geschäftliche Anforderungen, wie sie durch die verschiedenen Beteiligten und die unionsweit geltenden Leistungsziele zum Ausdruck gebracht werden

## 3. STRATEGISCHE PERSPEKTIVE

3.1. Darlegung, wie sich das Netz strategisch fortentwickeln wird, um erfolgreich auf die Leistungsziele und geschäftlichen Anforderungen zu reagieren

3.2. Einhaltung des Leistungssystems

3.3. 3.3. Einhaltung des europäischen ATM-Masterplans

## 4. 4. STRATEGISCHE ZIELE

4.1. Darlegung der strategischen Ziele des Netzes:

a) einschließlich kooperativer Aspekte der einbezogenen am Betrieb Beteiligten bezüglich Aufgaben und Zuständigkeiten;

b) Angaben, inwieweit die strategischen Ziele den Anforderungen entsprechen;

c) Angaben, wie Fortschritte bei der Erreichung dieser Ziele gemessen werden;

d) Angaben, wie sich die strategischen Ziele auf die Branche und andere betroffene Bereiche auswirken.

## 5. STRATEGISCHE PLANUNG

5.1. Darlegung der kurz-/mittelfristigen Planung:

a) Prioritäten für jedes strategische Ziel;

- b) Umsetzung jedes strategischen Ziels bezüglich des erforderlichen Technologieeinsatzes, Auswirkungen auf die Architektur, menschliche Aspekte, verursachte Kosten, Nutzeffekte sowie notwendige Leitungsstrukturen, Mittel und Regulierungsmaßnahmen;
- c) erforderliche Einbeziehung der am Betrieb Beteiligten bezüglich aller Elemente des Plans, einschließlich ihrer Aufgaben und Zuständigkeiten;
- d) das vereinbarte Niveau der Beteiligung des Netzmanagers zur Unterstützung der Umsetzung aller Elemente des Plans für jede einzelne Funktion.

#### 5.2. Darlegung der langfristigen Planung:

- a) Absicht zur Erreichung jedes strategischen Ziels bezüglich der erforderlichen Technologie und damit zusammenhängender FuE-Aspekte, Auswirkungen auf die Architektur, menschliche Aspekte, Geschäftsplan, erforderliche Leitungsstruktur und erforderliche Regulierungsmaßnahmen sowie die zugehörige Begründung dieser Investitionen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit;
- b) erforderliche Einbeziehung der am Betrieb Beteiligten bezüglich aller Elemente des Plans, einschließlich ihrer Aufgaben und Zuständigkeiten.

#### 6. RISIKOBEWERTUNG

##### 6.1. Darlegung der Risiken, die mit der Umsetzung des Plans verbunden sind

##### 6.2. Darlegung des Überwachungsprozesses (einschließlich möglicher Abweichung von den ursprünglichen Zielen)

#### 7. EMPFEHLUNGEN

##### 7.1. Angabe der Maßnahmen, die von der Union und den Mitgliedstaaten zu ergreifen sind, um die Umsetzung des Plans zu unterstützen.

#### Artikel 27

##### **Inkrafttreten**

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

2. Diese Verordnung gilt ab dem in Artikel 8 festgelegten zweiten Bezugszeitraum und für die Dauer dieses Zeitraums. Hinsichtlich der Anwendung des Leistungssystems und um die Annahme der für die gesamte Europäische Union geltenden Ziele gemäß Artikel 10 Absatz 2 vor dem Beginn des zweiten Bezugszeitraums sowie die Aufstellung und Annahme von Leistungsplänen in Einklang mit den Bestimmungen dieser Verordnung zu ermöglichen, gelten Artikel 1 Absätze 3 und 4, Artikel 3 Absatz 3 Buchstaben i und n, Artikel 5, Artikel 6,

Artikel 9 Absätze 3 und 4, Artikel 26, Kapitel II, Kapitel III sowie die Anhänge I, II, III, IV und V ab Inkrafttreten dieser Verordnung.

#### Artikel 28

##### **Aufhebung**

Die Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission, Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission und die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1216/2011 der Kommission werden mit Wirkung vom 1. Januar 2015 aufgehoben, unbeschadet der Verpflichtung der Mitgliedstaaten, das Leistungssystem während des in Artikel 8 festgelegten ersten Bezugszeitraums anzuwenden.

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

Brüssel, den 3. Mai 2013

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

José Manuel BARROSO

## ANHANG I

## WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN (KPI) UND LEISTUNGSINDIKATOREN (PI)

## ABSCHNITT 1

## Festlegung von Zielen, die für die gesamte Europäische Union gelten, und Leistungsüberwachung auf Unionsebene

## 1. SICHERHEIT

## 1.1. Wesentliche Leistungsindikatoren

- a) Mindestniveau der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements, wie in Abschnitt 2, Nummer 1.1 Buchstabe a definiert.
- b) Prozentsatz der Anwendung der Schweregradeinstufung aufgrund der Methodik des Risikoanalysewerkzeugs (RAT) auf die Meldung von mindestens drei Kategorien von Vorkommnissen: Verstöße gegen die Mindeststaffelung, Störungen auf Start- und Landebahnen und ATM-spezifische technische Vorkommnisse bei allen Flugverkehrsdienststellen, wie in Abschnitt 2, Nummer 1.1 Buchstabe b definiert.

## 2. UMWELT

## 2.1. Wesentliche Leistungsindikatoren

- a) Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, definiert wie folgt:
  - i) Der Indikator ist der Vergleich zwischen der Länge des Streckenanteils des tatsächlichen Flugwegs, der sich aus den Überwachungsdaten ergibt, und dem entsprechenden Anteil der Großkreisentfernung, addiert über alle IFR-Flüge, die innerhalb des europäischen Luftraums stattfinden oder ihn durchqueren;
  - ii) 'Strecke' ist definiert als der außerhalb eines Kreises von 40 NM um den Flughafen zurückgelegte Flugweg;
  - iii) bei außerhalb des europäischen Luftraums liegendem Start oder Ziel eines Flugs nur der Teil innerhalb des europäischen Luftraums.
- b) Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des Flugwegs des letzten eingereichten Flugplans, definiert wie folgt:
  - i) Unterschied zwischen der Länge des Streckenanteils des Flugwegs des letzten eingereichten Flugplans und dem entsprechenden Anteil der Großkreisentfernung, addiert über alle IFR-Flüge, die innerhalb des europäischen Luftraums stattfinden oder ihn durchqueren;
  - ii) 'Strecke' ist definiert als der außerhalb eines Kreises von 40 NM um den Flughafen zurückgelegte Flugweg;
  - iii) bei außerhalb des europäischen Luftraums liegendem Start oder Ziel eines Flugs nur der Teil innerhalb des europäischen Luftraums.

## 2.2. Leistungsindikatoren

- a) Wirksamkeit der Reservierungsverfahren für die flexible Luftraumnutzung (FUA), definiert wie folgt:
  - i) der Indikator ist der Quotient aus der Zeit, für die der Luftraum zwecks Reservierung oder Trennung vom allgemeinen Luftverkehr zugewiesen war, und der Zeit, während der der Luftraum für die Tätigkeit, die eine solche Trennung oder Reservierung erforderte, genutzt wurde,
  - ii) der Indikator wird getrennt berechnet für Luftraumzuweisungen auf prätaktischer und taktischer Basis sowie unter Einbeziehung aller dem Netzmanager mitgeteilten Zuweisungen.
- b) Die Planungsrate für bedingt nutzbare Strecken (CDR) ist definiert als der Quotient aus der Anzahl von Luftfahrzeugen, die Flugpläne über CDR einreichen, und der Anzahl von Luftfahrzeugen, die Pläne eingereicht haben könnten.
- c) Die tatsächliche Nutzung von CDR ist definiert als der Quotient aus der Anzahl von Luftfahrzeugen, die CDR nutzen, und der Anzahl von Luftfahrzeugen, die sie geplant haben könnten.

## 3. KAPAZITÄT

## 3.1. Wesentlicher Leistungsindikator

Durchschnittliche ATFM-Verspätung (ATFM — Air Traffic Flow Management, Verkehrsflussregelung) im Streckenflug in Minuten, die den Flugsicherungsdiensten zuzuordnen ist, definiert wie folgt:

- i) die ATFM-Verspätung im Streckenflug ist die von der zentralen ATFM-Stelle gemäß Definition in der Verordnung (EG) Nr. 255/2010 im Flugverkehr berechnete Verspätung, ausgedrückt als Differenz der vom Luftfahrzeugbetreiber im letzten eingereichten Flugplan angefragten geschätzten Startzeit und der von der zentralen ATFM-Stelle zugewiesenen berechneten Startzeit;

- ii) der Indikator schließt alle IFR-Flüge innerhalb des europäischen Luftraums und alle ATFM-Verspätungsursachen mit Ausnahme außergewöhnlicher Umstände ein;
- iii) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

### 3.2. Leistungsindikator

Durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung je Flug in Minuten, die den Flugsicherungsdiensten für An- und Abflug sowie am Flughafen zuzuordnen ist und durch Landebeschränkungen am Zielflughafen verursacht wird, definiert wie folgt:

- i) der Indikator ist die durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung je eingehendem IFR-Flug;
- ii) der Indikator schließt alle IFR-Flüge am Zielflughafen und alle ATFM-Verspätungsursachen mit Ausnahme außergewöhnlicher Umstände ein;
- iii) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

## 4. KOSTENEFFIZIENZ

### 4.1. Wesentliche Leistungsindikatoren

- a) Durchschnittliche EU-weit festgestellte Kosten je Leistungseinheit (DUC — determined unit cost) für Strecken-Flugsicherungsdienste, definiert wie folgt:
  - i) Der Indikator ist der Quotient aus den festgestellten Streckenkosten und dem für die Strecke prognostizierten Verkehr, ausgedrückt in Strecken-Diensteinheiten, der für den Zeitraum auf Ebene der Union erwartet wird und in den Annahmen der Kommission für die Festlegung der für die gesamte Union geltenden Ziele in Anwendung von Artikel 10 Absatz 5 zugrunde gelegt wird;
  - ii) der Indikator wird in Euro in realen Werten ausgedrückt;
  - iii) der Indikator wird für jedes Jahr des Bezugszeitraums angegeben.
- b) Durchschnittliche EU-weit festgestellte Kosten je Leistungseinheit (DUC — determined unit cost) für Flugsicherungsdienste für An- und Abflug, definiert wie folgt:
  - i) Der Indikator ist der Wert des Quotienten aus den festgestellten Kosten und dem prognostizierten Verkehr, ausgedrückt in An- und Anflug-Diensteinheiten, der in den Annahmen der Kommission für die Festlegung der für die gesamte Union geltenden Ziele in Anwendung von Artikel 10 Absatz 5 zugrunde gelegt wird;
  - ii) der Indikator wird in Euro in realen Werten ausgedrückt;
  - iii) der Indikator wird für jedes Jahr des Bezugszeitraums angegeben.
  - iv) der Indikator gilt ab Beginn des dritten Jahres des zweiten Bezugszeitraums vorbehaltlich des in Artikel 10 Absatz 3 genannten Beschlusses.

### 4.2. Leistungsindikator

Die Kosten von Eurocontrol und insbesondere ihre Entwicklung im Vergleich zur Entwicklung des KPI gemäß Nummer 4.1 Buchstabe a. Zu diesem Zweck gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass Eurocontrol der Kommission Folgendes übermittelt: seinen verabschiedeten und seinen tatsächlichen Haushalt sowie die Kostengrundlage im Bezugszeitraum, ferner die Entwicklung der Kosten je Leistungseinheit, die sich aus dem Verhältnis zwischen verabschiedeter Kostengrundlage und der prognostizierten Entwicklung des Verkehrs ergibt, mit einer Aufschlüsselung, aus der die Entwicklung der einzelnen Komponenten sowie die verschiedenen Dienstleistungstätigkeiten hervorgehen.

## ABSCHNITT 2

### Festlegung lokaler Ziele und Leistungsüberwachung auf lokaler Ebene

## 1. SICHERHEIT

### 1.1. Wesentliche Leistungsindikatoren

- a) Effektivität des Sicherheitsmanagements in Bezug auf die Mitgliedstaaten und ihre nationalen Aufsichtsbehörden und Flugsicherungsorganisationen mit Zertifizierung für die Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten oder Kommunikations-, Flugsicherungs- und Überwachungsdiensten. Dieser KPI wird anhand des Grads der Umsetzung folgender Managementziele gemessen:
  - i) Sicherheitspolitik und -ziele;
  - ii) Management von Sicherheitsrisiken;
  - iii) Gewährleistung der Sicherheit;
  - iv) Förderung der Sicherheit;

- v) Sicherheitskultur.
- b) Anwendung der Schweregradeinstufung aufgrund der Methodik des Risikoanalysewerkzeugs (RAT) auf die Meldung zumindest von Verstößen gegen die Mindeststaffelung und von Störungen auf Start- und Landebahnen sowie ATM-spezifischen Vorkommnissen bei allen Flugverkehrsdienst-Stellen. Bei Meldung der oben genannten Vorkommnisse verwenden die Mitgliedstaaten und Flugsicherungsorganisationen folgende Schweregrade:
  - i) schwere Störung
  - ii) schwer wiegende Störung
  - iii) erhebliche Störung
  - iv) keine unmittelbare Auswirkung auf die Sicherheit
  - v) 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) Berichterstattung der Mitgliedstaaten und ihrer Flugsicherungsorganisationen über den Entwicklungsstand einer Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“) bzw. dabei noch vorhandene Entwicklungslücken.

Für die Zwecke dieser Indikatoren bedeutet „lokal“ auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks, mit Angabe des Beitrags auf nationaler Ebene für Überwachungszwecke.

## 1.2. Leistungsindikatoren

- a) Anwendung von Systemen für die automatisierte Aufzeichnung von Sicherheitsdaten durch die Flugsicherungsorganisationen, soweit verfügbar, die mindestens die Überwachung von Verstößen gegen die Mindeststaffelung und von Störungen auf Start- und Landebahnen ermöglichen sollten.
- b) jährliche Berichterstattung der Mitgliedstaaten und Flugsicherungsorganisationen über das Niveau der Meldung von Vorkommnissen, mit dem Ziel, das Niveau dieser Meldungen zu beurteilen und zur Verbesserung der Meldekultur beizutragen;
- c) mindestens Anzahl der Fälle von Verstößen gegen die Mindeststaffelung und von Störungen auf Start- und Landebahnen, Luftraumverletzungen und von ATM-spezifischen Vorkommnissen bei allen Flugverkehrsdienst-Stellen.

Für die Zwecke dieser Indikatoren bedeutet „lokal“ auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks, mit Angabe des Beitrags auf nationaler Ebene für Überwachungszwecke.

## 2. UMWELT

### 2.1. Wesentlicher Leistungsindikator

durchschnittliche Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, definiert wie folgt:

- i) der Indikator ist der Vergleich zwischen der Länge des Streckenanteils des tatsächlichen Flugwegs, wie sie sich aus Überwachungsdaten ergibt, und der erreichten Entfernung, addiert über alle IFR-Flüge, die innerhalb des lokalen Luftraums stattfinden oder ihn durchqueren;
- ii) „Strecke“ ist definiert als der außerhalb eines Kreises von 40 NM um den Flughafen zurückgelegte Flugweg,
- iii) bei außerhalb des lokalen Luftraums liegendem Start oder Ziel eines Flugs nur der Teil innerhalb des lokalen Luftraums;
- iv) die „erreichte Entfernung“ ist abhängig von der Position des Zugangs- und des Abgangspunktes des Flugs beim Eintritt in den lokalen Luftraum und beim Verlassen des lokalen Luftraums. Die erreichte Entfernung ist der Beitrag dieser Punkte zu der Entfernung, die bei dem für die gesamte Europäische Union geltenden Indikator verwendet wird. Die Summe aller dieser Entfernungen in allen durchquerten lokalen Lufträumen entspricht der Entfernung, die beim für die gesamte Europäische Union geltenden Indikator verwendet wird.

Für die Zwecke dieses Indikators bedeutet „lokal“ auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks.

### 2.2. Leistungsindikatoren

- a) die zusätzliche Zeit in der Taxi-Out-Phase, definiert wie folgt:
  - i) der Indikator ist die Differenz zwischen der tatsächlichen Taxi-Out-Zeit und der verzögerungsfreien Rollzeit bei geringem Verkehr;
  - ii) der Indikator wird in Minuten je Abflug für das gesamte Kalenderjahr ausgedrückt.
- b) die zusätzliche Zeit im Luftraum des An- und Abflugs, definiert wie folgt:
  - i) der Indikator ist die Differenz zwischen der ASMA-Transitzeit (ASMA — Arrival Sequencing and Metering Area) und der verzögerungsfreien Rollzeit bei ASMA-Transitzeiten bei geringem Verkehr;
  - ii) der Indikator wird in Minuten je Ankunft für das gesamte Kalenderjahr ausgedrückt;
  - iii) ASMA ist definiert als virtueller Zylinder mit einem Radius von 40 NM um den Ankunftsflughafen.

c) Die Indikatoren sind in Abschnitt 1 Ziffer 2.2 definiert.

Für die Zwecke der Indikatoren a und b bedeutet „lokal“ auf nationaler Ebene, aufgeschlüsselt nach Flughäfen. Für die Zwecke des Indikators c bedeutet „lokal“ auf nationaler Ebene.

### 3. KAPAZITÄT

#### 3.1. Wesentliche Leistungsindikatoren

a) Durchschnittliche ATFM-Verspätung auf der Strecke je Flug in Minuten, definiert wie folgt:

- i) die ATFM-Verspätung im Streckenflug ist die von der zentralen ATFM-Stelle gemäß Definition in der Verordnung (EG) Nr. 255/2010 berechnete Verspätung, ausgedrückt als Differenz der vom Luftfahrzeugbetreiber im letzten eingereichten Flugplan angefragten Startzeit und der von der zentralen ATFM-Stelle zugewiesenen berechneten Startzeit;
- ii) der Indikator schließt alle IFR-Flüge innerhalb des lokalen Luftraums und alle ATFM-Verspätungsursachen mit Ausnahme außergewöhnlicher Ereignisse ein;
- iii) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

Für die Zwecke dieser Indikatoren bedeutet „lokal“ auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks, mit Aufschlüsselung auf geeigneter Ebene aus Gründen der Transparenz für Überwachungszwecke.

b) Durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung je Flug in Minuten, die den Flugsicherungsdiensten für An- und Abflug und am Flughafen anzulasten ist und durch Landebeschränkungen am Zielflughafen zustande kommt, definiert wie folgt:

- i) der Indikator ist die durchschnittliche entstandene ATFM-Ankunftsverspätung je eingehendem IFR-Flug;
- ii) der Indikator schließt alle am Zielflughafen landenden IFR-Flüge und alle ATFM-Verspätungsursachen mit Ausnahme außergewöhnlicher Ereignisse ein;
- iii) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

Für die Zwecke dieses Indikators bedeutet „lokal“ auf nationaler Ebene, mit Aufschlüsselung nach Flughäfen für Überwachungszwecke.

#### 3.2. Leistungsindikatoren

a) Einhaltung der ATFM-Zeitnischen gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 255/2010.

b) Durchschnittliche ATC-Verspätung vor dem Start je Flug in Minuten, die durch Startbeschränkungen am Startflughafen verursacht wird, definiert wie folgt:

- i) der Indikator ist die durchschnittliche ATC-Verspätung vor dem Start je abgehendem IFR-Flug;
- ii) der Indikator bezieht alle IFR-Flüge ein, die am Startflughafen abheben, und deckt Startverspätungen ab, die aufgrund von ATC-Beschränkungen zustande kommen, wenn das Luftfahrzeug zum Verlassen der Abflugposition bereit ist;
- iii) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

Für die Zwecke dieser Indikatoren bedeutet „lokal“ auf nationaler Ebene, mit Aufschlüsselung nach Flughäfen für Überwachungszwecke.

### 4. KOSTENEFFIZIENZ

#### 4.1. Wesentliche Leistungsindikatoren

a) Die festgestellten Kosten je Leistungseinheit (DUC) für Strecken-Flugsicherungsdienste, definiert wie folgt:

- i) der Indikator ist der Quotient aus den festgestellten Streckenkosten und dem in der Gebührenzone prognostizierten Verkehr, ausgedrückt in Strecken-Diensteinheiten, der während des Zeitraums auf lokaler Ebene erwartet wird, und in den Leistungsplänen gemäß Artikel 11 Absatz 3 Buchstaben a und b zugrunde gelegt ist;
- ii) der Indikator wird in realen Werten und in Landeswährung ausgedrückt;
- iii) der Indikator wird für jedes Jahr des Bezugszeitraums angegeben.

b) Die festgestellten Kosten je Leistungseinheit (DUC) für Flugsicherungsdienste für An- und Abflug, definiert wie folgt:

- i) Der Indikator ist der Wert des Quotienten aus den festgestellten Kosten und dem prognostizierten Verkehr, ausgedrückt in Diensteinheiten für An- und Abflug, der in den Leistungsplänen gemäß Artikel 11 Absatz 3 Buchstaben a und b zugrunde gelegt ist;

- ii) der Indikator wird in realen Werten und in Landeswährung ausgedrückt;
  - iii) der Indikator wird für jedes Jahr des Bezugszeitraums angegeben;
- für die Zwecke dieser beiden Indikatoren bedeutet „lokal“ auf Ebene der Gebührenzone.

---

## ANHANG II

## MUSTER FÜR LEISTUNGSPLÄNE

Den Leistungsplänen ist die folgende Struktur zugrunde zu legen:

## 1. EINLEITUNG

- 1.1. Darlegung der Situation (Anwendungsbereich des Plans, Liste der einbezogenen Flugsicherungsorganisationen usw.)
- 1.2. Beschreibung des makroökonomischen Szenarios für den Bezugszeitraum einschließlich globaler Annahmen (Verkehrsprognose usw.)
- 1.3. Beschreibung des Ergebnisses der Konsultation der Beteiligten zur Ausarbeitung des Leistungsplans und der vereinbarten Kompromisse sowie der strittigen Fragen und ihrer Ursachen.
- 1.4. Beschreibung der Maßnahmen der Flugsicherungsorganisationen zur Umsetzung des Netzstrategieplans auf Ebene der funktionalen Luftraumblocks und anderer Leitlinien für den langfristigen Betrieb des funktionalen Luftraumblocks.
- 1.5. Liste der dem Leistungssystem unterliegenden Flughäfen in Anwendung von Artikel 1 der Verordnung mit ihrer jeweiligen Anzahl von IFR-Flugbewegungen.
- 1.6. Liste der aufgrund von Artikel 1 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 ausgenommenen Flughäfen mit ihrer jeweiligen Anzahl von IFR-Flugbewegungen.

## 2. INVESTITIONEN

- 2.1. Beschreibung und Begründung der Kosten, der Art und des Beitrags zur Erreichung der Leistungsziele von Investitionen in neue ATM-Systeme und größere Revisionen bestehender ATM-Systeme, einschließlich ihrer Relevanz und Kohärenz im Hinblick auf den europäischen ATM-Masterplan, die gemeinsamen Vorhaben nach Artikel 15a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004, und gegebenenfalls den Netzstrategieplan.
- 2.2. Die in Nummer 2.1 genannte Beschreibung und Begründung soll insbesondere
  - i) für den Betrag der Investitionen, die in Nummer 2.1 beschrieben und begründet werden, den Bezug zum Gesamtbetrag der Investitionen herstellen;
  - ii) zwischen Investitionen in neue Systeme, Revisionen bestehender Systeme und Investitionen zu Austauschzwecken unterscheiden;
  - iii) für jede Investition in neue ATM-Systeme und in größere Revisionen bestehender ATM-Systeme den Bezug zum europäischen ATM-Masterplan, den gemeinsamen Vorhaben nach Artikel 15a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004, und gegebenenfalls dem Netzstrategieplan herstellen;
  - iv) im Einzelnen die auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks oder gegebenenfalls mit anderen Mitgliedstaaten oder funktionalen Luftraumblocks erzielten Synergien darstellen, insbesondere im Hinblick auf gemeinsame Infrastrukturen und eine gemeinsame Beschaffung;
  - v) im Einzelnen den erwarteten Nutzen dieser Investitionen im Hinblick auf die Leistung in den vier wesentlichen Leistungsbereichen erläutern, wobei der jeweilige Nutzen für die Strecken-, die An- und Abflug- sowie die Flughafenphase des Fluges anzugeben ist und der Zeitpunkt, ab dem dieser Nutzen erwartet wird;
  - vi) Angaben zu dem Entscheidungsprozess im Vorfeld der Investition liefern, z. B. zum Vorliegen einer dokumentierten Kosten-Nutzen-Analyse, zur Durchführung einer Nutzerkonsultation, ihren Ergebnissen und etwaigen dabei zum Ausdruck gekommenen gegenteiligen Auffassungen.

## 3. LEISTUNGSZIELE AUF LOKALER EBENE

- 3.1. Leistungsziele in jedem wesentlichen Leistungsbereich, festgelegt unter Bezugnahme auf jeden wesentlichen Leistungsindikator gemäß Anhang I Abschnitt 2 für den gesamten Bezugszeitraum, wobei zur Überwachung und Anreizsetzung jährliche Werte zu verwenden sind:
  - a) Sicherheit
    - i) Niveau der Effektivität des Sicherheitsmanagements: lokale Ziele für jedes Jahr des Bezugszeitraums;
    - ii) Anwendung der Schweregradeinstufung aufgrund der Methodik des Risikoanalysewerkzeugs (RAT): lokale Ziele für jedes Jahr des Bezugszeitraums (Prozentsätze);
    - iii) Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“): lokale Ziele für jedes Jahr des Bezugszeitraums.

- b) Umwelt
- i) Beschreibung des Prozesses zur Verbesserung der Streckenauslegung;
  - ii) durchschnittliche Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs.
- c) Kapazität
- i) durchschnittliche ATFM-Verspätung auf der Strecke je Flug in Minuten;
  - ii) durchschnittliche ATFM-Verspätung bei An- und Abflug je Flug in Minuten;
  - iii) von der (den) Flugsicherungsorganisation(en) ausgearbeiteter Kapazitätsplan.
- d) Kosteneffizienz
- i) festgestellte Kosten für Strecken- und An- und Abflug-Flugsicherungsdienste gemäß Festsetzung nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und in Anwendung der Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 für jedes Jahr des Bezugszeitraums;
  - ii) Prognose der Strecken- und An- und Abflug-Diensteinheiten für jedes Jahr des Bezugszeitraums
  - iii) die daraus abgeleiteten festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den Bezugszeitraum;
  - iv) Beschreibung und Begründung der Eigenkapitalrendite der jeweiligen Flugsicherungsorganisationen sowie des Verhältnisses Schulden/Eigenkapital („Gearing“) und des Umfangs/der Zusammensetzung der Vermögensbestandteile, auf deren Grundlage die in den festgestellten Kosten enthaltenen Kapitalkosten berechnet wurden;
  - v) Darlegung und Erläuterung der Überträge aus den Jahren vor dem Bezugszeitraum;
  - vi) Beschreibung der wirtschaftlichen Annahmen, einschließlich:
    - im Plan verwendeter Inflationsannahmen im Vergleich zu einer internationalen Quelle wie dem Verbraucherpreisindex (CPI) des IWF (Internationaler Währungsfonds) für die Prognosen und des harmonisierten Verbraucherpreisindex von Eurostat für die tatsächlichen Werte. Begründung etwaiger Abweichungen von diesen Quellen;
    - Annahmen für die Berechnung der Pensionskosten, die in den festgestellten Kosten enthalten sind, einschließlich einer Beschreibung der geltenden einschlägigen nationalen Regelungen für die Altersversorgung und für die Rechnungslegung von Pensionsverpflichtungen, auf denen die Annahmen basieren, sowie Angaben, ob Änderungen dieser Regelungen erwartet werden;
    - Annahmen zu den Zinssätzen für Darlehen für die Finanzierung der Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten, einschließlich der einschlägigen Angaben zu den Darlehen (Beträge, Laufzeit usw.) und Erläuterungen zum (gewichteten) durchschnittlichen Zinssatz für Verbindlichkeiten, anhand dessen die Kapitalkosten vor Steuern und die in den festgestellten Kosten enthaltenen Kapitalkosten berechnet werden;
    - Anpassungen, die über die internationalen Rechnungslegungsstandards hinausgehen;
  - vii) gegebenenfalls Beschreibung der relevanten in Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 dargelegten Ereignisse und Umstände in Bezug auf den vorherigen Bezugszeitraum unter Verwendung der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 aufgeführten Kriterien einschließlich einer Beurteilung des Umfangs, der Zusammensetzung und der Begründung der Kosten, die von der Anwendung der Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 ausgenommen sind;
  - viii) gegebenenfalls Beschreibung etwaiger im Bezugszeitraum geplanter wesentlicher Umstrukturierungen, einschließlich des Umfangs der Umstrukturierungskosten und ihrer Begründung im Vergleich zu dem für die Luftraumnutzer im Zeitverlauf erzielten Netto-Nutzen;
  - ix) gegebenenfalls Angabe der in vorherigen Bezugsräumen gebilligten Umstrukturierungskosten, die gedeckt werden sollen.
- 3.2. Darlegung und Erläuterung der Kohärenz der Leistungsziele mit den einschlägigen für die gesamte Union geltenden Leistungszielen. Wurden keine für die gesamte Union geltenden Leistungsziele festgesetzt, Beschreibung und Erläuterung der Ziele innerhalb des Plans und ihres Beitrags zur Verbesserung der Leistung des europäischen ATM-Netzes.
- 3.3. Beschreibung und Erläuterung der Wechselbeziehungen and Kompromisse zwischen den wesentlichen Leistungsbereichen, einschließlich der zur Beurteilung der Kompromisse verwendeten Annahmen.
- 3.4. Beitrag der einzelnen Flugsicherungsorganisationen zur Erreichung der Leistungsziele, die für den funktionalen Luftraumblock gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer ii festgesetzt wurden.

#### 4. ANREIZREGELUNGEN

4.1. Beschreibung und Erläuterung der Anreizregelungen, die auf Flugsicherungsorganisationen Anwendung finden sollen.

#### 5. MILITÄRISCHE DIMENSION DES PLANS

Darlegung der zivil-militärischen Dimension des Plans mit einer Beschreibung der Leistung bei Anwendung der flexiblen Luftraumnutzung, um die Kapazität unter Berücksichtigung der Effektivität militärischer Einsätze und gegebenenfalls einschlägiger Leistungsindikatoren und Ziele im Einklang mit den Indikatoren und Zielen des Leistungsplans zu erhöhen.

#### 6. SENSITIVITÄTSANALYSE UND VERGLEICH MIT DEM VORHERGEHENDEN LEISTUNGSPLAN

6.1. Sensitivität gegenüber externen Annahmen.

6.2. Vergleich mit dem vorhergehenden Leistungsplan.

#### 7. DURCHFÜHRUNG DES LEISTUNGSPLANS

Beschreibung der von den nationalen Aufsichtsbehörden ergriffenen Maßnahmen zur Erreichung der Leistungsziele, wie

- i) Überwachungsmechanismen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsprogramme und Geschäftspläne der Flugsicherungsorganisationen durchgeführt werden;
  - ii) Maßnahmen zur Überwachung der Durchführung der Leistungspläne und zur entsprechenden Berichterstattung, einschließlich der Vorgehensweise bei Nichterreichen der Ziele während des Bezugszeitraums.
-

## ANNEX III

**MUSTER DES NETZLEISTUNGSPLANS**

Dem Leistungsplan für den Netzmanager ist die folgende Struktur zugrunde zu legen:

**1. EINLEITUNG**

- 1.1. Darlegung der Situation (Anwendungsbereich des Plans, abgedeckte Funktionen usw.)
- 1.2. Beschreibung des makroökonomischen Szenarios für den Bezugszeitraum einschließlich globaler Annahmen (Verkehrsprognose usw.)
- 1.3. Beschreibung der Kohärenz mit dem Netzstrategieplan
- 1.4. Beschreibung des Ergebnisses der Konsultation der Beteiligten zur Ausarbeitung des Leistungsplans (von den Beteiligten angesprochene Hauptpunkte und wenn möglich vereinbarte Kompromisse)

**2. LEISTUNGSZIELE**

- 2.1. Beschreibung der wesentlichen Leistungsindikatoren für jeden einschlägigen wesentlichen Leistungsbereich
- 2.2. Leistungsziele in jedem einschlägigen wesentlichen Leistungsbereich, festgelegt unter Bezugnahme auf jeden wesentlichen Leistungsindikator, für den gesamten Bezugszeitraum, wobei zur Überwachung und Anreizsetzung Jahreswerte zu verwenden sind
- 2.3. Darlegung und Erläuterung des Beitrags und der Auswirkungen der Leistungsziele auf die für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele
- 2.4. Darlegung und Erläuterung des Beitrags und der Auswirkungen der Leistungsziele auf die funktionalen Luftraumböcke

**3. BEITRAG DER EINZELNEN FUNKTIONEN**

- 3.1. Individuelle Leistungsziele für jede Funktion (ATFM, ERND, SSR-Transpondercodes, Frequenzen)

**4. MILITÄRISCHE DIMENSION**

- 4.1. Darlegung der zivil-militärischen Dimension des Plans mit einer Beschreibung der Leistung bei flexibler Luftraumnutzung, um die Kapazität unter Berücksichtigung der Effektivität militärischer Einsätze und gegebenenfalls einschlägiger Leistungsindikatoren und Ziele im 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

**6. DURCHFÜHRUNG DES LEISTUNGSPLANS**

- 6.1. Beschreibung der zur Erreichung der Leistungsziele ergriffenen Maßnahmen, wie
  - Überwachungsmechanismen, mit denen sichergestellt wird, dass die Sicherheitstätigkeiten und Geschäftspläne durchgeführt werden;
  - Maßnahmen zur Überwachung der Durchführung der Leistungspläne und zur entsprechenden Berichterstattung, einschließlich der Vorgehensweise bei Nichterreichen der Ziele während des Bezugszeitraums.

---

## ANHANG IV

**GRUNDSÄTZE FÜR DIE BEURTEILUNG DER LEISTUNGSPÄNE UND -ZIELE**

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 einschließlich der jüngsten wirtschaftlichen Entwicklungen und Verkehrsprognosen;
- c) Leistungsniveau zu Beginn des Bezugszeitraums und daraus entstehender Raum für weitere Verbesserungen;
- d) Leistungsniveau im vorherigen Bezugszeitraum;
- e) Relevanz der Investitionen und Kapitalausgaben in Bezug auf den europäischen ATM-Masterplan, die in Artikel 15a der Verordnung (EG) 550/2004 genannten gemeinsamen Vorhaben und — soweit angemessen — den Netzstrategieplan sowie Synergien, die auf Ebene der funktionalen Luftraumböcke oder auf regionaler Ebene erzielt wurden;
- f) die Ergebnisse der Konsultation der Beteiligten zu den vorgeschlagenen Zielen.

**2. SICHERHEIT**

- a) Vergleich des Niveaus der Effektivität des Sicherheitsmanagements auf lokaler Ebene mit dem für die gesamte Europäische Union geltenden Ziel;
- b) Vergleich der Ergebnisse der Anwendung der Schweregradeinstufung aufgrund der Methodik des Risikoanalysewerkzeugs (RAT) auf lokaler Ebene mit dem für die gesamte Europäische Union geltenden Ziel;
- c) Grad der Schaffung einer Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“) auf lokaler Ebene.

**3. UMWELT**

Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs:

- a) Vergleich mit der bisherigen Leistung in den Vorjahren;
- b) Vergleich mit einem Referenzwert aufgrund von Informationen, die vom Netzmanager bereitgestellt wurden;
- c) Kohärenz mit dem Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes, der vom Netzmanager entwickelt wurde.

**4. KAPAZITÄT**

Ausmaß der Verspätungen auf der Strecke. Vergleich des in den Leistungsplänen verwendeten erwarteten Ausmaßes der ATFM-Verspätungen auf der Strecke mit:

- a) einem Referenzwert aufgrund von Informationen aus dem Netzbetriebsplan des Netzmanagers;
- b) dem Kapazitätsplan, der von dem (den) Strecken-Flugsicherungsdienst(en) aufgestellt wurde, wie aus dem Netzbetriebsplan des Netzmanagers ersichtlich.

Durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung auf nationaler Ebene. Beurteilung der in den Leistungsplänen angegebenen Begründung und insbesondere:

- a) Vergleich mit der bisherigen Leistung in den letzten fünf Jahren;
- b) Beitrag einzelner Flughäfen zum lokalen Ziel und Vergleich der Leistung mit anderen, vergleichbaren Flughäfen;
- c) erwarteter betrieblicher Nutzen der geplanten Initiativen.

**5. KOSTENEFFIZIENZ**

- a) Festgestellter Trend bei den Kosten je Leistungseinheit: Bewertung der Frage, ob sich die vorgelegten festgestellten Kosten je Leistungseinheit voraussichtlich kohärent mit dem für die gesamte 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, wobei gegebenenfalls Umstrukturierungskosten zu berücksichtigen sind;

- b) Festgestellter Trend bei den Kosten je Leistungseinheit für An- und Abflug: Bewertung der Frage, ob sich die vorgelegten festgestellten Kosten je Leistungseinheit voraussichtlich kohärent mit dem für die gesamte 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. Folgende zusätzliche Kriterien werden bei der Beurteilung zugrunde gelegt:
- i) Kohärenz mit der Entwicklung der festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit, unter Berücksichtigung aller Gemeinsamkeiten zwischen diesen Kosten;
  - ii) Kohärenz mit den verwendeten Annahmen für die Festlegung von Zielen für die streckenbezogene Kosteneffizienz (z. B. Inflation, wirtschaftliche Annahmen, Verkehrstrends)
  - iii) vorgesehene Anstrengungen im Vergleich zu bisherigen Kostentrends für die Flugsicherung für An- und Abflug;
  - iv) Trends bei den festgestellten Gesamtkosten für die Flugsicherung („von Flugsteig zu Flugsteig“);
  - v) Beschreibung und Begründung jeder Änderung bei der Zuordnung von Kosten zwischen der streckenbezogenen Flugsicherung und der Flugsicherung für An- und Abflug im Vergleich zum vorigen Bezugszeitraum und während des laufenden Bezugszeitraums; und
  - vi) etwaige besondere lokale Gegebenheiten;
- c) Festgestelltes Niveau der Kosten je Leistungseinheit: Vergleich der vorgelegten lokalen Kosten je Leistungseinheit mit den durchschnittlichen Kosten je Leistungseinheit der Mitgliedstaaten oder FAB mit einem ähnlichen betrieblichen oder wirtschaftlichen Umfeld gemäß Definition der Kommission in Anwendung von Artikel 10 Absatz 5;
- d) Kapitalkosten:
- i) Umfang/Zusammensetzung der Vermögensbestandteile, auf deren Grundlage die Kapitalkosten berechnet wurden;
  - ii) Kapitalkosten vor Steuern einschließlich Zinssatz für Verbindlichkeiten und Eigenkapitalverzinsung; und
  - iii) Eigenkapitalverzinsung der Flugsicherungsorganisationen;
- e) Umfang/Zusammensetzung der Kosten, die aufgrund von Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 anfallen und die in die festgestellten Kosten einbezogen werden;
- f) Annahmen zur Verkehrsprognose: Vergleich der im Leistungsplan verwendeten Prognosen der lokalen Dienstleistungen mit den Verkehrsprognosen des Statistics and Forecast Service (STATFOR) von Eurocontrol, die drei Monate vor Vorlage des Leistungsplans verfügbar sind;
- g) Wirtschaftliche Annahmen:
- i) Prüfung der Frage, ob die im Leistungsplan verwendeten Inflationsannahmen der CPI-Referenzprognose des IWF (Internationaler Währungsfonds) entsprechen, und Prüfung der für etwaige Abweichungen gegebenen Begründungen;
  - ii) Prüfung der Beschreibung und Begründung der Annahmen für die Berechnung der Pensionskosten, die in den festgestellten Kosten enthalten sind;
  - iii) Prüfung der Beschreibung der geltenden einschlägigen nationalen Regelungen für die Altersversorgung und für die Rechnungslegung von Pensionsverpflichtungen, auf denen die Pensionsannahmen basieren;
  - iv) Prüfung der Beschreibung und Begründung der Annahmen zu den Zinssätzen für Darlehen für die Finanzierung der Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten, einschließlich der einschlägigen Angaben zu Darlehen (Beträge, Laufzeit usw.) und Abgleich mit dem (gewichteten) durchschnittlichen Zinssatz für Verbindlichkeiten, anhand dessen die Kapitalkosten vor Steuern und die in den festgestellten Kosten enthaltenen Kapitalkosten berechnet werden;
  - v) Prüfung der Beschreibung und der Begründung möglicher Anpassungen, die über die internationalen Rechnungslegungsstandards hinausgehen.
- h) Umfang/Zusammensetzung und Begründung der Kosten, die von der Anwendung des Artikels 14 Absatz 1 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 ausgenommen sind;
- i) Gegebenenfalls nach Abschluss der Umstrukturierung schrittweise Erzielung eines Netto-Nutzens für die Luftraumnutzer gegenüber den gedeckten Umstrukturierungskosten.
-

## ANHANG V

**LISTE DER FÜR DIE ZWECKE DIESER VERORDNUNG BEREITZUSTELLENDEN DATEN**

Zum Zweck der Leistungsüberprüfung werden folgende Daten bereitgestellt oder zugänglich gemacht:

**1. VON NATIONALEN AUFSICHTSBEHÖRDEN BEREITZUSTELLENDEN DATEN****1.1. Datensatzspezifikation**

Nationale Aufsichtsbehörden stellen die folgenden Daten bereit:

- a) Informationen, die zur Einhaltung der in Anhang I genannten wesentlichen Leistungsindikatoren für die Sicherheit erforderlich sind;

Außerdem gewährleisten die nationalen Aufsichtsbehörden, dass folgende Daten zugänglich gemacht werden:

- b) Daten, 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 auf der Grundlage von 30-Sekunden-Meldeintervallen, ATFM-Verspätungen auf der Strecke und am Flughafen, Ausnahmen von ATFM-Maßnahmen, Einhaltung von ATFM-Zeitnischen, Häufigkeit der CDR-Nutzung;
- c) flugverkehrsmanagementbezogene Sicherheitsvorkommnisse;
- d) Informationen über Sicherheitsempfehlungen und Abhilfemaßnahmen, die aufgrund der Analyse/Untersuchung flugverkehrsmanagementbezogener Vorkommnisse gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> über die Untersuchung von Unfällen und gemäß der Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt ergriffen wurden;
- e) Informationen über die getroffenen Dispositionen zur Förderung einer Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“);
- f) Daten zur Unterstützung der in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben m und n der Verordnung (EG) Nr. 2150/2000 der Kommission über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung (FUA) <sup>(2)</sup> genannten Aufgaben;
- g) Daten zur Unterstützung der in Anhang V Abschnitt 8 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes genannten Aufgaben.

Die nationalen Aufsichtsbehörden gewährleisten, dass die Verwendung einer gemeinsamen Liste von Ursachen/mitauslösenden Faktoren für die Analyse von Vorkommnissen verbindlich vorgeschrieben wird.

Die nationalen Aufsichtsbehörden sammeln folgende Informationen und machen sie verfügbar:

- h) von den Flugsicherungsorganisationen über Systeme für die automatisierte Aufzeichnung von Sicherheitsdaten erfasste Daten, soweit verfügbar;
- i) Trends zumindest für Verstöße gegen die Mindeststaffelung, Störungen auf Start- und Landebahnen und ATM-spezifische technische Vorkommnisse bei allen Flugverkehrsdienststellen;
- j) Angaben zur Anwendung des FUA-Konzepts durch nationale Behörden und FAB-Behörden, um einen optimalen Nutzen für zivile und militärische Luftraumnutzer sicherzustellen.

**1.2. Periodizität und Fristen der Datenbereitstellung**

Die in Abschnitt 1.1 Buchstaben a, b, c, d, e, f, h und i genannten Daten sind jährlich bereitzustellen. Vor dem 1. Februar jedes Jahres übermitteln die nationalen Aufsichtsbehörden der EASA die Ergebnisse der jährlichen Messung betreffend die Fragebögen zur Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements (Abschnitt 1.1 Buchstabe a und zur „Just Culture“ (Abschnitt 1.1 Buchstabe e) für das Vorjahr. Ergeben sich bei der jährlichen Messung der KPI Veränderungen, so machen die nationalen Aufsichtsbehörden darüber Mitteilung, bevor der nächste jährliche Bericht fällig ist.

Die in Abschnitt 1.1 Buchstaben b und g genannten Daten sind monatlich bereitzustellen.

Vor dem 1. Februar jedes Jahres übermitteln die nationalen Aufsichtsbehörden ihre jährliche Erhebung zur Anwendung des FUA-Konzepts, wie in Abschnitt 1.1 Buchstabe j erwähnt, für das Vorjahr.

<sup>(1)</sup> ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 14.

<sup>(2)</sup> ABl. L 342 vom 24.12.2005, S. 20.

## 2. VON FLUGSICHERUNGSORGANISATIONEN BEREITZUSTELLENDEN DATEN

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

### 2.1. Datensatzspezifikation

Flugsicherungsorganisationen stellen die Folgendes bereit:

- a) Daten gemäß „Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure“, Ausgabe 2.6 vom 31. Dezember 2008 unter Verweis auf Eurocontrol-SPEC-0117 für die Bereitstellung von Daten bis einschließlich zum Jahr 2013 und Ausgabe 3.0 vom 4. Dezember 2012 für die Jahre ab 2014;
- b) Jahresberichte und leistungsbezogene Teile der Geschäftspläne und des Jahresplans, die von den Flugsicherungsorganisationen gemäß Anhang I Abschnitte 2.2 und 9 der Verordnung (EU) Nr. 1035/2011 erstellt wurden;
- c) ihren Investitionsplan für den Bezugszeitraum;
- d) Informationen, die zur Einhaltung des in Anhang I Abschnitt 2 Nummer 1.1 Buchstabe a genannten wesentlichen Leistungsindikators für die Sicherheit erforderlich sind;
- e) Informationen über getroffene Dispositionen zur Förderung einer Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“);

Flugsicherungsorganisationen sammeln folgende Informationen und stellen sie bereit:

- f) Daten, die über Systeme für die automatisierte Aufzeichnung von Sicherheitsdaten erfasst wurden, soweit verfügbar;
- g) Trends zumindest für Verstöße gegen die Mindeststaffelung, Störungen auf Start- und Landebahnen und ATM-spezifische technische Vorkommnisse bei allen Flugverkehrsdienststellen.

### 2.2. Periodizität und Fristen der Datenbereitstellung

Die in Abschnitt 2.1 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.

Die in Abschnitt 2.1 Buchstaben b, c, d, e, und f genannten Daten sind jährlich bereitzustellen.

Vor dem 1. Februar jedes Jahres übermitteln Flugsicherungsorganisationen der EASA die Ergebnisse der jährlichen Messung betreffend die Fragebögen zur Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements (Abschnitt 1.1 Buchstabe d) und zur „Just Culture“ (Abschnitt 1.1 Buchstabe e) für das Vorjahr. Ergeben sich bei der jährlichen Messung der KPI Veränderungen, so machen die nationalen Aufsichtsbehörden darüber Mitteilung, bevor der nächste jährliche Bericht fällig ist.

Die in Abschnitt 2.1 Buchstabe g genannten Daten sind jährlich bereitzustellen.

## 3. VON FLUGHAFENBETREIBERN BEREITZUSTELLENDEN DATEN

Dieser Abschnitt gilt für Flughafenbetreiber, die unter Artikel 1 dieser Verordnung fallen.

### 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;
- 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 als maximale Zahl von Zeitnischen pro Zeiteinheit (Blockperiode), die von dem Koordinator zugeteilt werden können, angegeben wird.
- d) „Luftfahrzeug-Eintragungszeichen“ (Aircraft Registration) ist die alphanumerische Kennung, die der tatsächlichen Kennung des Luftfahrzeugs entspricht;
- e) „Luftfahrzeugmuster“ (Aircraft Type) ist die (bis zu vier Zeichen lange) Kennung eines Luftfahrzeugmusters gemäß ICAO-Dok. 8643;
- f) „Flugnummer“ (Flight Identifier) ist eine Gruppe alphanumerischer Zeichen zur Identifizierung eines Flugs; Nummer 7 des ICAO-Flugplans;

- 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“ sind die folgenden Angaben:
- i) tatsächliche Off-Block-Zeit;
  - ii) tatsächliche Startzeit (Take Off);
  - iii) tatsächliche Landezeit;
  - iv) 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) bezieht sich auf Staatsluftfahrzeuge, die nicht die Flugregeln gemäß Anhang 2 des Abkommens von Chicago befolgen; (Nummer 8 des ICAO-Flugplans);
- p) „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 der für die Landung und für den Start 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 Abschnitt F des CODA Digest Annual 2011 ‚Delays to Air Transport in Europe‘<sup>(1)</sup> 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:
- i) für den Flug wurde eine Flughafenzeitnische zugewiesen, und

<sup>(1)</sup> <http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011>

- ii) 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
- iii) eine Landung oder ein Start hat nicht stattgefunden;
- x) „tatsächliche Zeit der Annullierung“ ist der tatsächliche Zeitpunkt (Datum und Uhrzeit), zu dem ein ankommender oder abgehender planmäßiger Flug annulliert wurde.

### 3.2. Datensatzspezifikation

#### 3.2.1. Flughafenbetreiber stellen die folgenden Daten bereit:

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

#### 3.2.2. Flughafenbetreiber stellen die folgenden operationellen Daten für jeden ankommenden oder abgehenden Flug bereit:

- a) Luftfahrzeug-Eintragungszeichen (Aircraft Registration),
- b) Luftfahrzeugmuster (Aircraft Type),
- c) Flugnummer (Flight Identifier),
- d) codierter Start- und Zielflughafen (Encoded aerodrome of departure and of destination);
- e) planmäßige Abflugzeit (Off Block),
- f) planmäßige Ankunftszeit (In Block),
- g) Out-Off-On-In-Zeitstempel (Out-Off-On-In Time Stamps);
- h) Flugregeln (Flight Rules) und Flugtyp (Flight Type),
- i) Flughafenankunfts- und -abflugzeitnische, falls zutreffend;
- j) Lande- und Startbahnkennung (Arrival and Departure Runway Designator);
- k) Ankunfts- und Abflugposition (Arrival and Departure Stand);
- l) Verspätungsursachen (Delay Causes), falls zutreffend (nur für abgehende Flüge);
- m) Enteisierungsinformation (De-icing or Anti-Icing Information), falls zutreffend.

#### 3.2.3. Flughafenbetreiber stellen die folgenden operationellen Daten für jede operationelle Annullierung bereit:

- a) Flugnummer (Flight Identifier),
- b) Luftfahrzeugmuster (Aircraft Type),
- c) planmäßige Abflugzeit (Off Block),
- d) planmäßige Ankunftszeit (In Block),
- e) planmäßiger Start- und Zielflughafen (Scheduled Airport of Departure and of Destination);
- f) Flughafenankunfts- und -abflugzeitnische (Airport Arrival and Departure Slots), falls zutreffend;
- g) Annullierungsgrund;
- h) tatsächlicher Zeitpunkt der Annullierung.

#### 3.2.4. Flughafenbetreiber können Folgendes bereitstellen:

- a) freiwillige Berichte zu Leistungsabfall oder Störung der Flugsicherung an Flughäfen,
- b) freiwillige Berichte zu flugsicherungsbedingten Sicherheitsvorkommnissen,
- c) freiwillige Berichte zu Kapazitätsengpässen von Terminals;

- d) freiwillige Berichte zu Konsultationstreffen mit Flugsicherungsorganisationen und staatlichen Stellen.
- 3.2.5. Die Flughafenbetreiber sammeln die über Systeme für die automatisierte Aufzeichnung von Sicherheitsdaten (soweit verfügbar) erfassten Informationen und stellen sie bereit, und zwar mindestens zu Störungen auf Start- und Landebahnen.
- 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 Bereitstellung der in Abschnitt 3.2.4 genannten Daten erfolgt jährlich.
- Die in Abschnitt 3.2.4 genannten Berichte können jederzeit vorgelegt werden.
4. VON FLUGHAFENKOORDINATOREN BEREITZUSTELLENDEN DATEN
- 4.1. **Datensatzspezifikation**
- Flughafenkoordinatoren stellen die in Artikel 4 Absatz 8 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 genannten Daten bereit.
- 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 FLUGHAFENBETREIBERN BEREITZUSTELLENDEN DATEN
- Dieser Abschnitt gilt für Flughafenbetreiber, die im Durchschnitt der drei Vorjahre mehr als 35 000 Flüge pro Jahr innerhalb des europäischen Luftraums durchführen.
- 5.1. **Begriffsbestimmungen**
- 5.1.1. Für die Zwecke dieses Anhangs gelten dieselben Begriffsbestimmungen wie in Abschnitt 3.1 sowie zusätzlich:
- „Kraftstoffverbrauch“ (Fuel Burn) ist die tatsächliche Menge des beim gesamten Flug (von Flugsteig zu Flugsteig) verbrauchten Kraftstoffs;
  - „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 für jeden von ihnen im geografischen Geltungsbereich dieser Verordnung durchgeführten Flug folgende Daten bereit:
- Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs (Aircraft Registration),
  - Luftfahrzeugmuster (Aircraft Type),
  - Flugnummer (Flight Identifier),
  - Flugregeln (Flight Rules) und Flugtyp (Flight Type),
  - codierter Start- und Zielflughafen (Encoded Airport of Departure and of Destination),
  - Land- und Startbahnkennung (Arrival and Departure Runway Designator), falls zutreffend,
  - Ankunfts- und Abflugposition (Arrival and Departure Stand), falls zutreffend,
  - planmäßige Abflugzeit (Off Block),
  - planmäßige Ankunftszeit (In Block),
  - 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 übermitteln die in Ziffer 3.2.3 genannten Daten für jede operationelle Annullierung im geografischen Geltungsbereich dieser Verordnung.

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 <sup>(1)</sup> bereitzustellen sind, können die Luftfahrtunternehmen der Kommission die folgenden Daten für jeden Flug bereitstellen, den sie im geografischen Geltungsbereich dieser Verordnung durchführen:

- a) Kraftstoffverbrauch (Fuel Burn),
- b) tatsächliche Masse auf dem Vorfeld (Actual Ramp Weight).

5.2.4. Die Luftfahrtunternehmen können folgende Informationen bereitstellen:

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

5.2.5. Die Luftfahrtunternehmen stellen die über Systeme für die automatisierte Aufzeichnung von Sicherheitsdaten erfassten Informationen bereit (soweit verfügbar), und zwar mindestens zu Verstößen gegen die Mindeststaffelung und Störungen auf Start- und Landebahnen.

### 5.3. Periodizität der Datenbereitstellung

Die in den Ziffern 5.2.1, 5.2.2 und 5.2.3 genannten Daten sind monatlich bereitzustellen.

Die in Ziffer 5.2.4 genannten Berichte können jederzeit vorgelegt werden.

Die in Ziffer 5.2.5 genannten Daten sind jährlich bereitzustellen.

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32.