

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

RICHTLINIE DES RATES

vom 14. Dezember 1987

über Tarife im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten

(87/601/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2 und Artikel 227 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Flexiblere Verfahren zur Genehmigung der Flugtarife im Fluglinienverkehr zwischen den Mitgliedstaaten werden den Luftfahrtunternehmen einen größeren Handlungsspielraum bieten, um Märkte zu erschließen und den Bedürfnissen der Benutzer besser zu entsprechen.

Die Luftfahrtunternehmen sollten veranlaßt werden, ihre Kosten zu überwachen, ihre Produktivität zu steigern und in bezug auf Entgelte und Leistung günstige Flüge anzubieten.

Es ist angezeigt, für die Kriterien zur Genehmigung der Fluglinientarife gemeinsame Vorschriften festzulegen.

Gemäß Artikel 189 des Vertrages bleibt die Wahl der geeignetsten Mittel zur Durchführung dieser Richtlinie den Mitgliedstaaten überlassen; insbesondere können sie die in Artikel 3 aufgeführten Kriterien in konkreter Form anwenden.

Es ist das Verfahren festzulegen, nach dem Fluglinientarifvorschläge von den Luftfahrtunternehmen unterbreitet und von den beteiligten Mitgliedstaaten ausdrücklich oder stillschweigend genehmigt werden. Den Luftfahrtunternehmen sollte es freistehen, Fluglinientarife unabhängig voneinander vorzuschlagen oder vorher andere Luftfahrtunternehmen zu konsultieren, und zwar insbesondere zur Festlegung der Bedingungen für Interlining-Abkommen, da diese beträchtliche Vorteile bieten.

Für Streitfälle in bezug auf die Genehmigung von Fluglinientarifen sind umgehende Konsultationen zwischen den Mitgliedstaaten sowie, sofern die Konsultationen zu keiner Lösung führen, Schiedsverfahren vorzusehen.

Es ist die regelmäßige Konsultierung von Verbrauchergruppen zu Fragen im Zusammenhang mit Fluglinientarifen vorzusehen.

Die Staats- und Regierungschefs haben auf ihrer Tagung im Juni 1986 vereinbart, daß der Binnenmarkt im Luftverkehr bis 1992 in Fortsetzung der Gemeinschaftsmaßnahmen zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts verwirklicht sein sollte. Mit der vorliegenden Richtlinie über Fluglinientarife wird ein erster Schritt in diese Richtung unternommen. Zur Erreichung des von den Staats- und Regierungschefs gesteckten Ziels wird der Rat zum Ablauf eines ersten Zeitraums von drei Jahren weitere Liberalisierungsmaßnahmen bezüglich Kapazitätsaufteilung und Marktzugang treffen —

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 78 vom 30. 3. 1982, S. 6.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 322 vom 28. 11. 1983, S. 10, und ABl. Nr. C 345 vom 21. 12. 1987.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 77 vom 21. 3. 1983, S. 26.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

Diese Richtlinie gilt für Kriterien und Verfahren zur Festsetzung von Fluglinientarifen, die für die Strecken zwischen einem Flugplatz in einem Mitgliedstaat und einem Flugplatz in einem anderen Mitgliedstaat erhoben werden.

Sie gilt nicht für die überseeischen Departements nach Artikel 227 Absatz 2 des Vertrages.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie sind

- a) Fluglinientarife die Entgelte, die in der jeweiligen Landeswährung für die Beförderung von Personen und Gepäck im Fluglinienverkehr zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Entgelte gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;
- b) Flexibilitätszone eine Tarifzone gemäß Artikel 5, in der Fluglinientarife, die die Bedingungen des Anhangs II erfüllen, für eine automatische Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten in Betracht kommen. Die Grenzwerte einer Zone werden als Prozentsätze des Bezugstarifs ausgedrückt;
- c) Bezugstarif der normale Fluglinientarif in der Economy-Klasse, der von einem Luftfahrtunternehmen der dritten oder vierten Freiheit auf der betreffenden Strecke angewendet wird; gibt es mehr als einen solchen Tarif, so ist das Durchschnittsniveau zugrunde zu legen, sofern keine anderweitigen bilateralen Vereinbarungen bestehen; gibt es keinen normalen Economy-Tarif, so ist vom niedrigsten völlig flexiblen Tarif auszugehen;
- d) Luftfahrtunternehmen ein Unternehmen mit einer gültigen Betriebserlaubnis für Fluglinien;
- e) Luftfahrtunternehmen der dritten Freiheit ein Unternehmen, das berechtigt ist, Personen, Fracht und Post in dem Staat, in dem es registriert ist, aufzunehmen und in einem anderen Staat abzusetzen;

Luftfahrtunternehmen der vierten Freiheit ein Unternehmen, das berechtigt ist, Personen, Fracht und Post in einem anderen Staat aufzunehmen, um sie in dem Staat abzusetzen, in dem es registriert ist;

Luftfahrtunternehmen der fünften Freiheit ein Unternehmen, das berechtigt ist, gewerbliche Beförderungen von Personen, Fracht und Post zwischen zwei Staaten durchzuführen, in denen es nicht registriert ist;

- f) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft
 - i) ein Luftfahrtunternehmen, dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich in der Gemeinschaft

befinden, das sich mehrheitlich im Eigentum von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten und/oder im Eigentum von Mitgliedstaaten befindet und das tatsächlich von diesen Staatsangehörigen oder Staaten kontrolliert wird, oder

- ii) ein Luftfahrtunternehmen, das bei Erlass dieser Richtlinie zwar nicht der Definition der Ziffer i) entspricht, aber
 - A. dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich in der Gemeinschaft befinden und das in den zwölf Monaten vor Erlass dieser Richtlinie einen Fluglinienverkehr oder einen andern Luftverkehr in der Gemeinschaft betrieben hat oder
 - B) das in den zwölf Monaten vor Erlass dieser Richtlinie einen Fluglinienverkehr der dritten oder vierten Freiheit zwischen Mitgliedstaaten betrieben hat.

Die Unternehmen, die den obengenannten Merkmalen entsprechen, sind im Anhang I aufgeführt;

- g) beteiligte Staaten die Mitgliedstaaten, zwischen denen der betreffende Fluglinienverkehr durchgeführt wird;
- h) Fluglinienverkehr eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:
 - i) Sie führen durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Mitgliedstaat;
 - ii) sie werden mit Luftfahrzeugen zur gewerblichen Beförderung von Personen oder Personen und Fracht und/oder Post durchgeführt, wobei für jeden Flug der Öffentlichkeit Sitzplätze zum Kauf (entweder bei dem Luftfahrtunternehmen selbst oder bei dessen zugelassenen Vertretern) angeboten werden;
 - iii) sie dienen der Beförderung zwischen zwei oder mehr festen Punkten
 - 1. entweder nach einem veröffentlichten Flugplan oder
 - 2. in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, daß es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt;
- i) Flug ein Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Ziel.

Kriterien

Artikel 3

Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 2 genehmigen die Mitgliedstaaten die Fluglinientarife, wenn sie in einem angemessenen Verhältnis zu den langfristig voll zugewiesenen Kosten des antragstellenden Luftfahrtunternehmens stehen, wobei andere sachdienliche Faktoren zu berücksichtigen sind. Die Mitgliedstaaten berücksichtigen in diesem Zusammenhang die Bedürfnisse der Verbraucher, die Not-

wendigkeit einer angemessenen Kapitalverzinsung, die Wettbewerbslage, einschließlich der Tarife anderer dieselbe Strecke bedienender Luftfahrtunternehmen, und die Notwendigkeit der Vermeidung von Dumpingpreisen. Die Tatsache, daß ein vorgeschlagener Fluglinientarif unter dem Tarif liegt, der von einem anderen, diese Strecke bedienenden Unternehmen angeboten wird, stellt keinen hinreichenden Grund dar, die Genehmigung zu verweigern.

Verfahren

Artikel 4

(1) Die Fluglinientarife unterliegen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der beteiligten Staaten. Zu diesem Zweck haben die Luftfahrtunternehmen ihre Tarife in der von diesen Behörden jeweils vorgeschriebenen Form vorzulegen.

Dies geschieht entweder

- a) einzeln oder
- b) nach Konsultationen mit anderen Luftfahrtunternehmen; die betreffenden Konsultationen müssen den Vorschriften der Verordnungen entsprechen, die aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 des Rates vom 14. Dezember 1987 zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr ⁽¹⁾ erlassen wurden.

Die Luftfahrtbehörden dürfen nicht verlangen, daß die Luftfahrtunternehmen ihre Tarife mehr als sechzig Tage vor Inkrafttreten unterbreiten.

(2) Vorbehaltlich des Artikels 5 und unbeschadet des Artikels 6 bedürfen die Tarife der Genehmigung durch beide beteiligten Staaten. Falls sich keine der beiden Luftfahrtbehörden innerhalb von dreißig Tagen nach Vorlage eines Tarifs gegen diesen ausgesprochen hat, gilt er als genehmigt.

(3) Nach seiner Genehmigung bleibt ein Fluglinientarif so lange in Kraft, bis seine Geltungsdauer abgelaufen ist oder bis er ersetzt wird. Ein Fluglinientarif kann jedoch nach Ablauf seiner ursprünglichen Geltungsdauer um bis zu zwölf Monaten verlängert werden.

(4) Die Mitgliedstaaten gestatten einem Luftfahrtunternehmen eines anderen Mitgliedstaats, das einen direkten oder indirekten Fluglinienverkehr betreibt, nach ordnungsgemäßer Benachrichtigung seinen Tarif dem für die Strecke zwischen denselben Städtepaaren bereits genehmigten Fluglinientarif anzugleichen. Dies gilt nicht für den indirekten Fluglinienverkehr, der die Strecke des kürzesten direkten Flugdienstes um mehr als 20 v. H. überschreitet.

⁽¹⁾ Siehe Seite 9 dieses Amtsblatts.

(5) Nur Luftfahrtunternehmen der dritten und vierten Freiheit dürfen als Preisführer auftreten.

Artikel 5

(1) Für jeden Fluglinienverkehr sind die beiden folgenden Flexibilitätszonen vorgesehen:

- eine Rabatt-Zone im Bereich zwischen 90 v. H. und über 65 v. H. des Bezugstarifs;
- eine Superrabatt-Zone im Bereich zwischen 65 v. H. und 45 v. H. des Bezugstarifs.

(2) Innerhalb der Flexibilitätszonen gestatten die beteiligten Staaten den Luftfahrtunternehmen der dritten oder vierten Freiheit, nach eigener Wahl Rabatt- oder Superrabatt-Fluglinientarife gemäß den einschlägigen Bedingungen des Anhangs II zu erheben, sofern diese Fluglinientarife bei den beteiligten Staaten nicht später als 21 Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihres Inkrafttretens eingereicht worden sind.

(3) Liegt ein Fluglinientarif, der nach dem Verfahren der bilateralen Genehmigung genehmigt wurde oder genehmigt wird und der die Bedingungen für eine automatische Genehmigung in der Superrabatt-Zone erfüllt, unterhalb des für diese Zone geltenden Mindestwerts, so ist für die Höhe dieses Tarifs eine zusätzliche Flexibilität vorzusehen. Diese zusätzliche Flexibilität reicht von 10 v. H. unter dem bilateral genehmigten Tarifniveau bis zu dem für die Superrabatt-Zone geltenden Höchstwert.

Ein Tarif, für den nach diesem Absatz eine zusätzliche Flexibilität vorzusehen ist, wird in aufeinanderfolgenden Tarifzeiträumen auf Antrag des betroffenen Luftfahrtunternehmens in einer Höhe beibehalten, die nicht unter dem Prozentsatz des Bezugstarifs liegt, auf den er sich am Ende des vorangegangenen Tarifzeitraums belief, wobei jede Änderung der Höhe des Bezugstarifs gebührend zu berücksichtigen ist. Für diesen Absatz werden die Sommer- und Winterflugplanperioden getrennt behandelt.

Artikel 6

Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, flexiblere Regelungen als in den Artikeln 4 und 5 vorgesehen zu vereinbaren oder derartige Vereinbarungen aufrechtzuerhalten.

Artikel 7

(1) Beschließt ein beteiligter Staat (im folgenden „erster Staat“ genannt) gemäß den vorstehenden Artikeln, einen Fluglinientarif nicht zu genehmigen, so unterrichtet er hiervon den anderen beteiligten Staat (im folgenden „zweiter Staat“ genannt) binnen 21 Tagen nach Vorlage des Tarifs schriftlich unter Angabe der Gründe.

(2) Stimmt der zweite Staat der Entscheidung des ersten Staates nicht zu, so unterrichtet er den ersten Staat hiervon

innen sieben Tagen nach Mitteilung dieser Entscheidung unter Angabe der Gründe für seine eigene Entscheidung und ersucht ihn um Konsultationen. Jeder Staat stellt alle vom anderen Staat erbetenen sachdienlichen Angaben zur Verfügung. Jeder der beteiligten Staaten kann die Kommission bitten, bei der Konsultation anwesend zu sein.

(3) Liegen dem ersten Staat nicht genügend Angaben vor, um über den Tarif beschließen zu können, so kann er den zweiten Staat auffordern, mit ihm vor Ablauf der in Absatz 1 genannten Frist von 21 Tagen in Konsultationen einzutreten.

(4) Die Konsultationen sind binnen 21 Tagen nach Antragstellung abzuschließen. Falls bis Ablauf dieser Frist keine Einigung zustande gekommen ist, wird die Streitigkeit auf Antrag eines der beteiligten Staaten einem Schiedsgericht vorgelegt. Die beiden beteiligten Staaten können übereinkommen, die Konsultationen fortzusetzen oder ohne Konsultationen unmittelbar ein Schiedsverfahren einzuleiten.

(5) Das Schiedsverfahren wird von einer Gruppe von drei Schiedsrichtern durchgeführt, es sei denn, daß die beteiligten Staaten sich auf einen einzigen Schiedsrichter einigen. Die beteiligten Staaten benennen jeweils ein Mitglied des Schiedsgerichts und einigen sich nach Möglichkeit auf ein drittes Mitglied, das Staatsangehöriger eines dritten Mitgliedstaats sein muß und den Vorsitz führt. Sie können auch einen einzigen Schiedsrichter benennen. Die Besetzung des Schiedsgerichts ist innerhalb von sieben Tagen abzuschließen. Das Schiedsgericht beschließt mit Stimmenmehrheit.

(6) Unterläßt es einer der beteiligten Staaten, ein Mitglied des Schiedsgerichts zu benennen oder der Benennung eines dritten Mitglieds zuzustimmen, so wird der Rat unverzüglich unterrichtet, dessen Präsident innerhalb von drei Tagen für die vollständige Besetzung des Schiedsgerichts sorgt. Hat ein am Streitfall beteiligter Mitgliedstaat den Vorsitz inne, so wendet sich der Präsident des Rates mit der Bitte um vollständige Besetzung des Schiedsgerichts an die Regierung des Mitgliedstaats, der unter den am Streitfall nicht beteiligten Mitgliedstaaten als nächster den Vorsitz innehaben wird.

(7) Das Schiedsverfahren wird binnen 21 Tagen nach Bildung des Schiedsgerichts oder Benennung des einzigen Schiedsrichters abgeschlossen. Die beteiligten Staaten können jedoch übereinkommen, diese Frist zu verlängern. Die Kommission kann als Beobachter teilnehmen. Die Schiedsrichter erläutern, inwieweit dem Schiedsspruch die Kriterien des Artikels 3 zugrunde liegen.

(8) Der Schiedsspruch wird der Kommission unverzüglich mitgeteilt.

Die Kommission bestätigt den Schiedsspruch binnen zehn Tagen, es sei denn, die Schiedsrichter haben die Kriterien des Artikels 3 oder das in dieser Richtlinie vorgesehene Verfahren nicht eingehalten oder der Schiedsspruch ist

in anderer Hinsicht nicht mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar.

Ergeht innerhalb dieses Zeitraums kein Beschluß, so gilt der Schiedsspruch als von der Kommission bestätigt. Ein von der Kommission bestätigter Schiedsspruch wird für die beteiligten Staaten bindend.

(9) Während der Konsultations- und Schiedsverfahren bleiben die betreffenden Fluglinientarife in Kraft, bis diese Verfahren abgeschlossen und neue Tarife in Kraft getreten sind.

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 8

Mindestens einmal jährlich berät die Kommission mit Vertretern der Luftverkehrsverbraucherorganisationen in der Gemeinschaft über die Flugtarife und damit zusammenhängende Fragen; hierfür unterrichtet sie die Teilnehmer zuvor entsprechend.

Artikel 9

(1) Vor dem 1. November 1989 veröffentlicht die Kommission einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie, der auch statistische Angaben über die Fälle enthält, in denen Artikel 7 angewendet wurde.

(2) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Anwendung dieser Richtlinie zusammen, insbesondere bei der Sammlung von Angaben gemäß Absatz 1.

(3) Vertrauliche Auskünfte, die im Rahmen der Anwendung dieser Richtlinie erteilt werden, fallen unter das Berufsgeheimnis.

Artikel 10

Hat ein Mitgliedstaat mit einem oder mehreren Drittländern eine Vereinbarung getroffen, die einem Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes das Recht der fünften Freiheit auf einer Strecke zwischen Mitgliedstaaten zugesteht, jedoch Bestimmungen enthält, die mit dieser Richtlinie nicht vereinbar sind, so muß der Mitgliedstaat bei der ersten passenden Gelegenheit alle erforderlichen Schritte zur Behebung dieser Unvereinbarkeit unternehmen. Solange die Unvereinbarkeit nicht beseitigt ist, berührt diese Richtlinie nicht die sich aus einer solchen Vereinbarung ergebenden Rechte und Pflichten gegenüber Drittländern.

Artikel 11

(1) Die Mitgliedstaaten treffen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie bis zum 31. Dezember 1987 nachzukommen.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die sie aufgrund dieser Richtlinie erlassen.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 14. Dezember 1987.

Artikel 12

Der Rat entscheidet bis zum 30. Juni 1990 auf Vorschlag der Kommission, der vor dem 1. November 1989 zu unterbreiten ist, über die Überprüfung dieser Richtlinie.

Im Namen des Rates

Der Präsident

U. ELLEMANN-JENSEN

ANHANG I

Luftfahrtunternehmen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe f) Ziffer ii)

Folgende Luftfahrtunternehmen entsprechen den Merkmalen des Artikels 2 Buchstabe f) Ziffer ii), solange sie der Mitgliedstaat, der sie bei Erlass der Richtlinie als nationale Luftfahrtunternehmen anerkennt, als solche anerkennt:

- Scandinavian Airlines System,
 - Britannia Airways,
 - Monarch Airlines.
-

ANHANG II

Bedingungen für Tarife der Rabatt- und Superrabattzonen

RABATTZONE

1. Bei Tarifen der Rabattzone müssen sämtliche nachstehenden Bedingungen erfüllt werden:
 - a) Hin- und Rückflug bzw. Rundreise,
 - b) Höchstaufenthalt von sechs Monaten
und entweder
 - c) Mindestaufenthalt, der mindestens die Nacht von Samstag auf Sonntag oder sechs Nächte einschließen muß,
oder
 - d) außerhalb der Hauptreisezeit („off-peak“) im Sinne der Anlage Kauf des Flugscheins mindestens vierzehn Tage vor Antritt der Reise; Buchung der gesamten Reise, Ausstellung und Bezahlung des Flugscheins müssen gleichzeitig erfolgen. Stornierung oder Änderung der Buchung sind nur vor Antritt des ersten Abschnitts der Reise möglich, und zwar gegen mindestens 20 v. H. des Flugscheinpreises.

SUPERRABATTZONE

2. Bei Tarifen der Superrabattzone müssen nachstehende Bedingungen erfüllt werden:
 - entweder die Bedingungen 1 a), b) und c) und eine der folgenden Bedingungen:
 - a) Buchung der gesamten Reise, Ausstellung und Bezahlung des Flugscheins müssen gleichzeitig erfolgen. Stornierung oder Änderung der Buchung sind nur vor Antritt des ersten Abschnitts der Reise möglich, und zwar gegen mindestens 20 v. H. des Flugscheinpreises.
 - b) Der Flugschein muß mindestens vierzehn Tage vor Antritt der Reise gekauft werden. Buchung der gesamten Reise, Ausstellung und Bezahlung des Flugscheins müssen gleichzeitig erfolgen. Stornierung oder Änderung der Buchung sind nur vor Antritt des ersten Abschnitts der Reise möglich, und zwar gegen mindestens 20 v. H. des Flugscheinpreises.
 - c) Der Kauf des Flugscheins darf erst am Tag vor dem Antritt des ersten Abschnitts der Reise erfolgen. Hin- und Rückflug müssen getrennt jeweils am Tag vor dem Flug gebucht werden, und zwar ausschließlich in dem Land, von dem aus der Flug erfolgt.
 - d) Die Fluggäste dürfen nicht älter als 25 Jahre bzw. nicht jünger als 60 Jahre sein;
 - oder außerhalb der Hauptreisezeit („off-peak“) im Sinne der Anlage die Bedingungen 1 a) und b) sowie
 - entweder die Bedingung 2 b) und eine der folgenden Bedingungen:
 - e) Die Fluggäste dürfen nicht älter als 25 Jahre bzw. nicht jünger als 60 Jahre sein.
 - f) Es muß sich um Väter und/oder Mütter mit Kindern handeln, die nicht älter als 25 Jahre sind und gemeinsam reisen (mindestens drei Personen).
 - g) Sechs oder mehr Personen müssen zusammen mit Flugscheinen mit Gruppenvermerk reisen;
 - oder:
 - h) Der Flugschein muß mindestens 28 Tage vor Antritt der Reise gekauft werden. Buchung der gesamten Reise, Ausstellung und Bezahlung des Flugscheins müssen gleichzeitig erfolgen. Bei Stornierung oder Änderung der Buchung
 - früher als 28 Tage vor Antritt des ersten Abschnitts der Reise sind mindestens 20 v. H. des Flugscheinpreises zu entrichten;
 - später als 28 Tage vor Antritt des ersten Abschnitts der Reise sind mindestens 50 v. H. des Flugscheinpreises zu entrichten.

*Anlage***Definition des Begriffs „außerhalb der Hauptreisezeit“ („off-peak“)**

Ein Luftfahrtunternehmen kann aus kommerziellen Erwägungen bestimmte Flüge als „Off-peak“-Flüge deklarieren.

Möchte ein Luftfahrtunternehmen die Bedingung unter Nummer 1 Buchstabe d) oder eine der Bedingungen unter Nummer 2 Buchstaben e) bis h) vorsehen, so werden die „Off-peak“-Flüge für jede Strecke auf der Grundlage des von diesem Luftfahrtunternehmen unterbreiteten Vorschlags zwischen den Luftfahrtbehörden der beteiligten Mitgliedstaaten einvernehmlich festgelegt.

Auf jeder Strecke, auf der die Gesamttätigkeit der Luftfahrtunternehmen der dritten und vierten Freiheit drei Hin- und Rückflüge täglich übersteigt oder durchschnittlich achtzehn Hin- und Rückflüge wöchentlich erreicht, wird dem betreffenden Luftfahrtunternehmen mindestens gestattet, die Bedingungen unter Nummer 1 Buchstabe d) oder Nummer 2 Buchstaben e) bis h) auf höchstens 50 v. H. ihrer gesamten täglichen Flüge anzuwenden, sofern der Beginn der Flüge, auf die diese Bedingungen angewandt werden können, zwischen 10.00 und 16.00 Uhr oder zwischen 21.00 und 6.00 Uhr liegt.
