

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2342/90 DES RATES

vom 24. Juli 1990

über Tarife im Linienflugverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarktes bis zum 31. Dezember 1992 gemäß Artikel 8a des Vertrages müssen Maßnahmen getroffen werden. Der Binnenmarkt wird einen Raum ohne Binnengrenzen umfassen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Die Richtlinie 87/601/EWG vom 14. Dezember 1987 über Tarife im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten ⁽⁴⁾ war ein erster Schritt zur Liberalisierung der Flugtarife, die zur Verwirklichung des Binnenmarkts im Luftverkehr notwendig ist. Der Rat kam überein, weitere Maßnahmen zur Liberalisierung der Flugtarife zu treffen.

Für die Beurteilung der vorgeschlagenen Flugtarife durch die Behörden der Mitgliedstaaten sind eindeutige Kriterien festzulegen.

Ein System der doppelten Ablehnung von Flugtarifen bleibt ein Ziel, das bis zum 1. Januar 1993 zu verwirklichen ist, und es ist für eine weitere Liberalisierung wichtig, inzwischen praktische Erfahrungen mit diesem System zu sammeln.

Es empfiehlt sich, ein flexibleres, einfacheres und effizienteres System von Zonen einzuführen, innerhalb deren Flugtarife, die bestimmte Bedingungen erfüllen, von den Luftfahrtbehörden der betreffenden Staaten automatisch genehmigt werden können.

Bei einem System der doppelten Genehmigung und der doppelten Ablehnung von Flugtarifen ist ein Verfahren vorzusehen, wonach die Mitgliedstaaten die Kommission ersuchen können, nach entsprechender Prüfung darüber zu entscheiden, ob ein vorgeschlagener Flugtarif im Einklang mit den festgelegten Kriterien steht, und die Kommission muß im Falle zu hoher oder zu niedriger Flugtarife in der Lage sein, deren Anwendung während der Prüfung auszusetzen.

Bei einem System der doppelten Genehmigung von Flugtarifen sollte für den Fall von Unstimmigkeiten ein Verfahren für zügige Konsultationen zwischen den Mitgliedstaaten vorgesehen werden, und es sollten auch Verfahren gelten, nach denen die Unstimmigkeiten, die nicht durch Konsultationen beigelegt werden, ausgeräumt werden können.

Diese Verordnung tritt an die Stelle der Richtlinie 87/601/EWG. Daher ist diese Richtlinie aufzuheben.

Es ist wünschenswert, daß der Rat bis zum 30. Juni 1992 weitere Maßnahmen zur Liberalisierung der Flugtarife ergreift —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für Kriterien und Verfahren zur Festsetzung von Linienflugtarifen auf Strecken zwischen Mitgliedstaaten.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung sind

- a) Linienflugtarife die Entgelte, die in der jeweiligen Landeswährung für die Beförderung von Personen und Gepäck im Linienflugverkehr zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Entgelte gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 258 vom 11. 10. 1989, S. 3, und ABl. Nr. C 164 vom 5. 7. 1990, S. 7.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 96 vom 17. 4. 1990, S. 59.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 112 vom 7. 5. 1990, S. 17.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1987, S. 12.

b) Linienflugverkehr 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 Einzelkauf (entweder bei dem Luftverkehrsunternehmen selbst oder bei dessen bevollmächtigten Vertretungen) angeboten werden;
- iii) sie dienen der Beförderung zwischen zwei oder mehr festen Punkten
entweder
 1. 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;

c) Flug ein Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Zielflughafen;

d) Luftverkehrsunternehmen ein Unternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Betriebs-erlaubnis für den Linienflugverkehr;

e) Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen

- i) ein Luftverkehrsunternehmen, dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich derzeit und auch weiterhin in der Gemeinschaft befinden, das sich derzeit und auch weiterhin mehrheitlich im Eigentum von Mitgliedstaaten und/oder von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten befindet und das von diesen Staaten oder Staatsangehörigen derzeit und auch weiterhin tatsächlich kontrolliert wird, oder
- ii) ein Luftverkehrsunternehmen, das beim Erlass dieser Verordnung zwar nicht der Begriffsbestimmung der Ziffer i) entspricht, aber
 1. dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich in der Gemeinschaft befinden und das in den zwölf Monaten vor dem Erlass dieser Verordnung einen Linienflugverkehr oder einen Bedarfsflugverkehr in der Gemeinschaft betrieben hat, oder
 2. das in den zwölf Monaten vor dem Erlass dieser Verordnung einen Linienflugverkehr aufgrund eines Verkehrsrechts der dritten und vierten Freiheit zwischen Mitgliedstaaten betrieben hat.

Die Luftverkehrsunternehmen, die den in dieser Ziffer ii) genannten Kriterien entsprechen, sind in Anhang I aufgeführt;

f) Verkehrsrecht der dritten Freiheit die Befugnis eines in einem Staat zugelassenen Luftverkehrsunternehmens, Personen, Fracht und Post, die es dort aufgenommen hat, in einem anderen Staat abzusetzen;

Verkehrsrecht der vierten Freiheit die Befugnis eines in einem Staat zugelassenen Luftverkehrsunternehmens,

Personen, Fracht und Post in einem anderen Staat aufzunehmen, um sie in dem Staat abzusetzen, in dem es zugelassen ist;

Verkehrsrecht der fünften Freiheit die Befugnis eines Luftverkehrsunternehmens, Beförderungen von Personen, Fracht und Post auf dem Luftwege zwischen zwei Staaten durchzuführen, von denen keiner der Staat ist, in dem es zugelassen ist;

- g) beteiligte Staaten die Mitgliedstaaten, zwischen denen Linienflugverkehr durchgeführt wird;
- h) Flexibilitätszone eine Tarifzone gemäß Artikel 4, in der Linienflugtarife, die die Bedingungen des Anhangs II erfüllen, für eine automatische Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der betreffenden Staaten in Betracht kommen. Die Grenzwerte einer Zone werden in Prozentsätzen des Bezugstarifs ausgedrückt;
- i) Bezugstarif der normale Linienflugtarif für den einfachen Flug bzw. für den Hin- und Rückflug in der Economy-Klasse, der von einem Luftverkehrsunternehmen der dritten oder vierten Freiheit auf der betreffenden Strecke angewendet wird; gibt es mehr als einen solchen Tarif, so ist das arithmetische Mittel aller Tarife dieser Art zugrunde zu legen, sofern keine anderweitigen bilateralen Vereinbarungen bestehen; gibt es keinen normalen Economy-Tarif, so ist vom niedrigsten völlig flexiblen Tarif auszugehen.

KRITERIEN

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten genehmigen die Linienflugtarife der Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft, wenn sie in einem angemessenen Verhältnis zu den langfristig voll zugewiesenen einschlägigen Kosten des antragstellenden Luftverkehrsunternehmens stehen, wobei die Notwendigkeit einer angemessenen Kapitalverzinsung und eines angemessenen Kostenspielraums für die Gewährleistung eines zufriedenstellenden Sicherheitsstandards zu berücksichtigen sind.

(2) Die Mitgliedstaaten berücksichtigen bei der Genehmigung der Flugtarife nach Absatz 1 auch andere sachdienliche Faktoren, die Bedürfnisse der Verbraucher und die Wettbewerbslage, einschließlich der Tarife anderer dieselbe Strecke bedienender Luftverkehrsunternehmen, und die Notwendigkeit der Vermeidung von Dumpingpreisen.

(3) Abweichend von Artikel 4 Absätze 4 und 5 lehnen die Mitgliedstaaten Tarife ab, die Artikel 4 Absatz 3 nicht entsprechen und nach den Kriterien des Artikels 3 Absatz 1 zum Nachteil der Verkehrsnutzer zu hoch oder im Hinblick auf die Wettbewerbslage ungerechtfertigt niedrig sind.

(4) Die Tatsache, daß ein vorgeschlagener Flugtarif unter dem Tarif liegt, der von einem anderen diese Strecke bedienenden Luftverkehrsunternehmen angeboten wird, ist kein hinreichender Grund, die Genehmigung zu verweigern.

(5) Ein Mitgliedstaat gestattet einem Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen eines anderen Mitgliedstaates, das einen direkten oder indirekten Linienflugverkehr in der Gemeinschaft betreibt, nach einer entsprechenden ordnungsgemäßen Mitteilung an die betreffenden Staaten, seine Flugtarife den Tarifen anzugleichen, die für die Liniendienste zwischen denselben Städtepaaren bereits genehmigt sind, wobei diese Bestimmung jedoch nicht für indirekte Flugdienste gilt, die die Länge der kürzesten Direktflugdienste um mehr als 20 % überschreiten. Die Mitgliedstaaten können einem Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen eines anderen Mitgliedstaates, das einen direkten Linienflugverkehr betreibt, ferner gestatten, seine Preise den für einen auf derselben Strecke betriebenen Bedarfsflugverkehr bereits genehmigten oder veröffentlichten Preisen anzugleichen, sofern beide Leistungen der Qualität und den Bedingungen nach gleichwertig sind.

(6) Nur Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen dürfen niedrigere Flugtarife als die bestehenden einführen, wenn sie Flugdienste im Rahmen von Verkehrsrechten der dritten und vierten Freiheit betreiben; bei Verkehrsrechten der fünften Freiheit dürfen sie solche niedrigeren Flugtarife nur einführen, wenn diese Artikel 4 Absatz 3 entsprechen.

VERFAHREN

Artikel 4

(1) Die Linienflugtarife unterliegen der Genehmigung durch die beteiligten Mitgliedstaaten. Zu diesem Zweck haben die Luftverkehrsunternehmen ihre Tarifvorschläge in der von den Luftverkehrsbehörden dieser Mitgliedstaaten vorgeschriebenen Form vorzulegen.

(2) Die Luftfahrtbehörden dürfen nicht verlangen, daß die Luftverkehrsunternehmen ihre Tarife für innergemeinschaftliche Strecken mehr als 45 Tage vor Inkrafttreten vorlegen.

(3) a) Bis zum 31. Dezember 1992 erlauben die Mitgliedstaaten innerhalb der Flexibilitätszonen Luftverkehrsunternehmen der dritten und/oder vierten und/oder fünften Freiheit, gemäß den entsprechenden Bedingungen nach Anhang II Flugtarife ihrer Wahl zu erheben, sofern diese Flugtarife den beteiligten Staaten mindestens 21 Tage vor dem Zeitpunkt vorgelegt werden, zu dem sie in Kraft treten sollen.

b) Für den Linienverkehr gelten folgende drei Flexibilitätszonen:

- eine Zone des normalen Economy-Tarifs von 95 % bis 105 % des Bezugstarifs;
- eine Rabattzone von 94 % bis 80 % des Bezugstarifs;
- eine Superrabattzone von 79 % bis 30 % des Bezugstarifs.

(4) Ein mehr als 105 % des Bezugstarifs betragender vollkommen flexibler Tarif für eine innergemeinschaftliche

Strecke gilt als genehmigt, sofern die beiden Mitgliedstaaten nicht binnen 30 Tagen nach Vorlage gegenüber dem antragstellenden Luftverkehrsunternehmen ihre Ablehnung und die Gründe hierfür erklärt haben. Die Mitgliedstaaten unterrichten einander darüber. Auf Antrag eines der beiden Mitgliedstaaten finden binnen 30 Tagen Konsultationen zwischen den beteiligten Staaten statt.

(5) Bis zum 31. Dezember 1992 müssen Tarife, die den Absätzen 3 und 4 nicht entsprechen, von beiden beteiligten Staaten genehmigt werden. Hat keiner der Mitgliedstaaten binnen 21 Tagen nach Vorlage eines Tarifs seine Ablehnung erklärt, so gilt der Tarif als genehmigt.

(6) Nach seiner Genehmigung bleibt ein Flugtarif für eine Strecke innerhalb der Gemeinschaft so lange in Kraft, bis seine Gültigkeitsdauer abgelaufen ist oder bis er ersetzt wird. Ein Linienflugtarif kann jedoch nach Ablauf seiner ursprünglichen Gültigkeitsdauer um bis zu zwölf Monate verlängert werden.

Artikel 5

(1) Ein Mitgliedstaat, der sich auf ein berechtigtes Interesse an der betreffenden Strecke beruft, kann die Kommission ersuchen zu prüfen, ob ein Tarif, der Artikel 4 Absatz 3 nicht entspricht, im Einklang mit Artikel 3 Absatz 1 steht oder ob ein Mitgliedstaat seine Verpflichtungen gemäß Artikel 3 Absatz 3 erfüllt hat. Die Kommission teilt dies dem/den anderen beteiligten Mitgliedstaat/en und dem betreffenden Luftverkehrsunternehmen unverzüglich mit und gibt ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme.

(2) Die Kommission entscheidet binnen 14 Tagen nach Erhalt des Ersuchens gemäß Absatz 1, ob der Flugtarif während der Prüfung in Kraft bleibt.

(3) Die Kommission entscheidet so bald wie möglich, auf jeden Fall aber spätestens binnen zwei Monaten nach Erhalt des Ersuchens, ob der Flugtarif im Einklang mit Artikel 3 Absatz 1 steht. Diese Frist kann nötigenfalls verlängert werden, um ausreichende Zusatzinformationen von dem betroffenen Mitgliedstaat einholen zu können.

(4) Die Kommission teilt ihre Entscheidung den beteiligten Mitgliedstaaten und dem betreffenden Luftverkehrsunternehmen mit.

(5) Jeder Mitgliedstaat kann die Entscheidung der Kommission vor Ablauf eines Monats dem Rat unterbreiten. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine anderslautende Entscheidung treffen.

KONSULTATIONS- UND SCHIEDSVERFAHREN

Artikel 6

(1) Beschließt ein beteiligter Staat (im folgenden „erster Staat“ genannt) gemäß Artikel 4 Absatz 5, einen Linienflugtarif 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 binnen sieben Tagen nach Mitteilung dieser Entscheidung unter Angabe von Gründen 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 Mitgliedstaates sein muß und im Schiedsgericht 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, und dessen Präsident sorgt innerhalb von drei Tagen für die vollständige Besetzung des Schiedsgerichts. Hat ein am Streitfall beteiligter Mitgliedstaat den Vorsitz im Rat 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 Verordnung 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 bestehenden Linienflugtarife in Kraft, bis diese Verfahren abgeschlossen und neue Tarife in Kraft getreten sind.

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 7

Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, flexiblere Regelungen als in Artikel 4 vorgesehen zu vereinbaren oder derartige Vereinbarungen aufrechtzuerhalten.

Artikel 8

Mindestens einmal jährlich berät die Kommission mit Vertretern der Luftverkehrsnutzerverbände in der Gemeinschaft über die Linienflugtarife und damit zusammenhängende Fragen; hierfür unterrichtet sie die Teilnehmer zuvor entscheidend.

Artikel 9

Bei der Ausübung der Pflichten aus dieser Verordnung kann die Kommission von den beteiligten Mitgliedstaaten und Luftverkehrsunternehmen alle notwendigen Auskünfte verlangen.

Artikel 10

(1) Die Kommission veröffentlicht bis zum 31. Mai 1992 und anschließend alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung.

(2) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung zusammen, insbesondere bei der Sammlung von Auskünften für die Berichte gemäß Absatz 1.

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

Artikel 11

Hat ein Mitgliedstaat mit einem oder mehreren Drittländern eine Vereinbarung getroffen, die einem Luftverkehrsunternehmen eines Drittlandes das Recht der fünften Freiheit auf einer Strecke zwischen Mitgliedstaaten zugesteht, jedoch

Bestimmungen enthält, die mit dieser Verordnung nicht vereinbar sind, so muß der Mitgliedstaat bei der ersten Gelegenheit alle erforderlichen Schritte zur Behebung dieser Unvereinbarkeit unternehmen. Solange die Unvereinbarkeit nicht beseitigt ist, berührt diese Verordnung nicht die sich aus einer solchen Vereinbarung ergebenden Rechte und Pflichten gegenüber Drittländern.

Artikel 12

Der Rat entscheidet spätestens am 30. Juni 1992 auf Vorschlag der Kommission, der spätestens am 31. Mai 1991

zu unterbreiten ist, über die Überprüfung dieser Verordnung mit dem Ziel, bis zum 1. Januar 1993 ein System der doppelten Ablehnung von Tarifen zu verwirklichen.

Artikel 13

Die Richtlinie 87/601/EWG wird aufgehoben.

Artikel 14

Diese Verordnung tritt am 1. November 1990 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am 24. Juli 1990.

Im Namen des Rates

Der Präsident

C. MANNINO

ANHANG I

Luftverkehrsunternehmen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe e) Ziffer ii)

Folgende Luftverkehrsunternehmen entsprechen den Kriterien des Artikels 2 Buchstabe e) Ziffer ii), solange der Mitgliedstaat, von dem sie zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Verordnung als nationale Luftverkehrsunternehmen anerkannt werden, sie als solche anerkennt:

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

ANHANG II

Bedingungen für Tarife der Rabattzone und der Superrabattzone

Rabattzone

1. Bei Tarifen der Rabattzone müssen die beiden nachstehenden Bedingungen erfüllt werden:
 - Hin- und Rückflug bzw. Rundreise
und
 - Buchung der gesamten Reise, Ausstellung und Bezahlung des Flugscheins müssen gleichzeitig erfolgen, es sei denn, der Rückflug kann zu einem späteren Zeitpunkt gebucht werden; Stornierung ist nur vor Antritt des ersten Abschnitts der Reise möglich, und zwar gegen mindestens 20 v. H. des Flugscheinpreises; Änderung der Buchung ist nur gegen Zahlung des Differenzbetrags zwischen dem bezahlten Tarif und dem nächsthöheren Tarif möglich.

Superrabattzone

2. Bei Tarifen der Superrabattzone müssen die nachstehenden Bedingungen erfüllt werden:
 - (1) Hin- und Rückflug bzw. Rundreise und
 - (2) zwei der folgenden Bedingungen:
 - a) Mindestaufenthalt, der mindestens der Sonntagsklausel entspricht oder sechs Tage umfaßt.
 - b)
 - i) 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
oder
 - ii) 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
oder
 - iii) der Kauf des Flugscheins ist nur am Tag vor Antritt des ersten Abschnitts der Reise möglich; die Buchung muß sowohl für den ersten Abschnitt als auch für den letzten Abschnitt der Reise gesondert erfolgen und kann nur am Tag vor Antritt des jeweiligen Abschnitts der Reise im Abreiseland vorgenommen werden.
 - c) Die Fluggäste dürfen nicht älter als 25 Jahre bzw. nicht jünger als 60 Jahre sein oder es muß sich um Väter und/oder Mütter mit Kindern handeln, die nicht älter als 25 Jahre sind (mindestens drei Personen).
 - d) Die Reise liegt außerhalb der Hauptreisezeit („off-peak“).
Voraussetzung ist,
 - (1) daß die Bedingung gemäß Buchstabe c) nicht nur mit der Bedingung gemäß Buchstabe d) verbunden werden kann und
 - (2) daß für den Fall, daß die Bedingung gemäß Buchstabe b) Ziffer i) ausschließlich mit der Bedingung gemäß Buchstabe c) oder der Bedingung gemäß Buchstabe d) verbunden wird, die Flexibilitätszone 40 v. H. des Bezugstarifs nicht unterschreitet.

*Anlage zu Anhang II***1. Anmerkungen zur Zonenregelung gemäß Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe b) und Absatz 4**

- i) *Bezugstarif für 1990/1991* =
der am 1. September 1990 geltende Bezugstarif gemäß Artikel 2 Buchstabe i)
- ii) *Bezugstarif für 1991/1992* =
der am 1. September 1991 geltende Bezugstarif gemäß Artikel 2 Buchstabe i)

2. Definition des Begriffs „außerhalb der Hauptreisezeit“ („off-peak“)

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

Möchte ein Luftverkehrsunternehmen die Bedingung unter Nummer 2 Buchstabe d) vorsehen, so werden die „Off-peak“-Flüge für jede Strecke auf der Grundlage des von diesem Luftverkehrsunternehmen unterbreiteten Vorschlags zwischen den Luftfahrtbehörden der beteiligten Mitgliedstaaten einvernehmlich festgelegt.

Auf jeder Strecke, auf der die Gesamttätigkeit der Luftverkehrsunternehmen der dritten und vierten Freiheit durchschnittlich achtzehn Hin- und Rückflüge wöchentlich erreicht, wird dem betreffenden Luftverkehrsunternehmen mindestens gestattet, die Bedingung unter Nummer 2 (2) Buchstabe d) 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.