

Amtsblatt

der Europäischen Gemeinschaften

ISSN 0376-9453

L 374

30. Jahrgang

31. Dezember 1987

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

- ★ **Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen** 1
- ★ **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** 9

II *Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

Rat

87/601/EWG:

- ★ **Richtlinie des Rates vom 14. Dezember 1987 über Tarife im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten** 12

87/602/EWG:

- ★ **Entscheidung des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten und über den Zugang von Luftfahrtunternehmen zu Strecken des Fluglinienverkehrs zwischen Mitgliedstaaten** 19

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EWG) Nr. 3975/87 DES RATES

vom 14. Dezember 1987

über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 87,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Wettbewerbsregeln sind Bestandteil der allgemeinen Vertragsbestimmungen, die auch für den Luftverkehr gelten. Die Einzelheiten der Anwendung dieser Bestimmungen sind im Kapitel über die Wettbewerbsregeln enthalten oder müssen nach den darin vorgesehenen Verfahren festgelegt werden.

Gemäß der Verordnung Nr. 141 des Rates ⁽⁴⁾ ist die Verordnung Nr. 17 des Rates ⁽⁵⁾ im Verkehrssektor nicht anwendbar. Die Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates ⁽⁶⁾ findet nur auf den Binnenverkehr Anwendung. Die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates ⁽⁷⁾ findet nur auf die Seeschifffahrt Anwendung. Der Kommission stehen somit zur Zeit keine Mittel zur Verfügung, um unmittelbar solche Fälle zu untersuchen, in denen im Bereich des Luftverkehrs ein Verstoß gegen die Artikel 85 und 86 des Vertrages vermutet wird. Sie verfügt überdies nicht über eigene Befugnisse, um Entscheidungen oder

Zwangsmaßnahmen zu verhängen, die zur Abstellung der von ihr festgestellten Verstöße notwendig sind.

Der Luftverkehr weist Besonderheiten auf, die für diesen Bereich kennzeichnend sind. Für den internationalen Luftverkehr gibt es eine Reihe bilateraler Abkommen zwischen Staaten darüber, unter welchen Bedingungen von den Vertragsparteien benannte Luftfahrtunternehmen Strecken zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien beflegen dürfen.

Verhaltensweisen, die sich auf den Wettbewerb im Luftverkehr auswirken, können den Handel zwischen den Mitgliedstaaten erheblich beeinflussen. Daher ist es wünschenswert, daß Vorschriften festgelegt werden, nach denen die Kommission in enger und ständiger Verbindung mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen für die Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den internationalen Luftverkehr zwischen Flughäfen der Gemeinschaft treffen kann.

In einer solchen Regelung müssen die Verfahren, die Entscheidungsbefugnisse und die zur Durchsetzung der Verbote des Artikels 85 Absatz 1 und des Artikels 86 notwendigen Zwangsmaßnahmen vorgesehen werden. In diesem Zusammenhang sind die für den Binnenverkehr geltenden Verfahrensbestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 zu berücksichtigen, in der bestimmten, für das Verkehrswesen insgesamt typischen Merkmalen Rechnung getragen wird.

Den betroffenen Unternehmen muß das Recht gewährt werden, von der Kommission angehört zu werden. Dritten Personen, deren Interessen durch eine Entscheidung betroffen werden können, muß vorher Gelegenheit zur Äußerung gegeben werden, und es muß eine weite Veröffentlichung der getroffenen Entscheidungen sichergestellt werden.

Alle Entscheidungen, welche die Kommission in Anwendung dieser Verordnung erläßt, unterliegen unter dem Vertrag bestimmten Voraussetzungen der Überprüfung durch den Gerichtshof. Darüber hinaus ist es angebracht, dem Gerichtshof nach Artikel 172 des Vertrages eine

(1) ABl. Nr. C 182 vom 9. 7. 1984, S. 2.

(2) ABl. Nr. C 182 vom 19. 7. 1982, S. 120, und ABl. Nr. C 345 vom 21. 12. 1987.

(3) ABl. Nr. C 77 vom 21. 3. 1983, S. 20.

(4) ABl. Nr. 124 vom 28. 11. 1962, S. 2751/62.

(5) ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.

(6) ABl. Nr. L 175 vom 23. 7. 1968, S. 1.

(7) ABl. Nr. L 378 vom 31. 12. 1986, S. 4.

Zuständigkeit zu übertragen, welche die Befugnis zu uneingeschränkter Nachprüfung bei Entscheidungen umfaßt, durch welche die Kommission Geldbußen oder Zwangsgelder auferlegt.

Bestimmte Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen sollten vom Verbot des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrages ausgenommen werden, sofern sie allein technische Verbesserungen oder die technische Zusammenarbeit bezwecken oder bewirken.

Angesichts der Besonderheiten des Luftverkehrs müssen in erster Linie die Unternehmen selbst darauf achten, daß ihre Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen mit den Wettbewerbsregeln übereinstimmen. Es ist daher nicht erforderlich, sie dazu zu verpflichten, diese der Kommission mitzuteilen.

In bestimmten Fällen können sich die Unternehmen jedoch veranlaßt sehen, bei der Kommission die Gewißheit zu erlangen, daß ihre Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen mit den betreffenden Vorschriften in Einklang stehen. Zu diesem Zweck sollte ein vereinfachtes Verfahren eingeführt werden.

Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung des Artikels 90 des Vertrages —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Luftverkehr.

(2) Sie gilt nur für den internationalen Luftverkehr zwischen Flughäfen der Gemeinschaft.

Artikel 2

Freistellungen für technische Vereinbarungen

(1) Das in Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages niedergelegte Verbot gilt nicht für die im Anhang aufgeführten Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, sofern sie ausschließlich technische Verbesserungen oder technische Zusammenarbeit bezwecken oder bewirken. Das betreffende Verzeichnis ist nicht erschöpfend.

(2) Die Kommission unterbreitet dem Rat erforderlichenfalls Vorschläge zur Änderung des Verzeichnisses im Anhang.

Artikel 3

Verfahren auf Beschwerde oder von Amts wegen

(1) Die Kommission leitet Verfahren zur Abstellung von Zuwiderhandlungen gegen die Verbote der Artikel 85 Absatz 1 oder 86 des Vertrages aufgrund von Beschwerden oder von Amts wegen ein.

Zur Einlegung einer Beschwerde sind berechtigt:

- a) Mitgliedstaaten,
- b) Personen und Personenvereinigungen, die ein berechtigtes Interesse darlegen.

(2) Die Kommission kann auf Antrag der beteiligten Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen feststellen, daß nach den ihr bekannten Tatsachen für sie kein Anlaß besteht, gegen eine Vereinbarung, einen Beschluß oder eine abgestimmte Verhaltensweise aufgrund von Artikel 85 Absatz 1 oder von Artikel 86 des Vertrages einzuschreiten.

Artikel 4

Abschluß der Verfahren aufgrund von Beschwerden oder von Amts wegen

(1) Stellt die Kommission eine Zuwiderhandlung gegen Artikel 85 Absatz 1 oder Artikel 86 des Vertrages fest, so kann sie von den beteiligten Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen durch Entscheidung verlangen, die festgestellte Zuwiderhandlung abzustellen.

Unbeschadet der sonstigen Vorschriften dieser Verordnung kann die Kommission, bevor sie eine Entscheidung nach Unterabsatz 1 erläßt, Empfehlungen zur Abstellung der Zuwiderhandlung an die beteiligten Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen richten.

(2) Kommt die Kommission zu dem Ergebnis, daß nach den ihr bekannten Tatsachen kein Anlaß besteht, gegen eine Vereinbarung, einen Beschluß oder eine abgestimmte Verhaltensweise aufgrund von Artikel 85 Absatz 1 oder Artikel 86 des Vertrages einzuschreiten, so weist sie, wenn es sich um ein Verfahren aufgrund einer Beschwerde handelt, die Beschwerde durch Entscheidung als unbegründet zurück.

(3) Kommt die Kommission nach einem aufgrund einer Beschwerde oder von Amts wegen eingeleiteten Verfahren zu dem Ergebnis, daß eine Vereinbarung, ein Beschluß oder eine abgestimmte Verhaltensweise die Voraussetzungen des Artikels 85 Absätze 1 und 3 des Vertrages erfüllen, so erläßt sie eine Entscheidung nach Artikel 85 Absatz 3. In der Entscheidung wird der Zeitpunkt angegeben, zu dem sie wirksam wird. Dieser Zeitpunkt kann vor dem Tag liegen, an dem die Entscheidung ergeht.

*Artikel 5***Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages
Widerspruchsverfahren**

(1) Unternehmen und Unternehmensvereinigungen, welche für Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen der in Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages bezeichneten Art, an denen sie beteiligt sind, Artikel 85 Absatz 3 in Anspruch nehmen wollen, stellen bei der Kommission einen entsprechenden Antrag.

(2) Ist die Kommission im Besitz aller Unterlagen und hält sie den Antrag für zulässig, so veröffentlicht sie den wesentlichen Teil des Antrags mit der Aufforderung an alle betroffenen Dritten und die Mitgliedstaaten, ihr innerhalb einer Frist von dreißig Tagen Bemerkungen mitzuteilen, so bald wie möglich im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, sofern hinsichtlich der Vereinbarung, des Beschlusses oder der abgestimmten Verhaltensweise nicht bereits ein Verfahren aufgrund von Artikel 3 eingeleitet ist. Die Veröffentlichung muß den berechtigten Interessen der Unternehmen an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung tragen.

(3) Teilt die Kommission nicht innerhalb einer Frist von neunzig Tagen, beginnend mit dem Tag der Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, den Antragstellern mit, daß hinsichtlich der Anwendbarkeit des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages erhebliche Zweifel bestehen, so gelten die Vereinbarung, der Beschluß oder die abgestimmte Verhaltensweise in den Grenzen der im Antrag enthaltenen Angaben für die zurückliegende Zeit und für längstens sechs Jahre nach dem Tag der Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* als von dem Verbot freigestellt.

Stellt die Kommission nach Ablauf der Frist von neunzig Tagen, jedoch vor Ablauf der Sechsjahresfrist fest, daß die Voraussetzungen für die Anwendung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages nicht gegeben sind, so erklärt sie das Verbot des Artikels 85 Absatz 1 durch Entscheidung für anwendbar. Diese Entscheidung kann mit rückwirkender Kraft ergehen, wenn die Beteiligten unrichtige Angaben gemacht haben, eine Freistellung von Artikel 85 Absatz 1 mißbrauchen oder gegen Artikel 86 verstoßen haben.

(4) Die Kommission kann an die Antragsteller eine Mitteilung nach Absatz 3 Unterabsatz 1 richten; sie muß dies tun, wenn ein Mitgliedstaat innerhalb von 45 Tagen nach der gemäß Artikel 8 Absatz 2 erfolgenden Übermittlung des Antrags an diesen Mitgliedstaat darum ersucht. Dieses Ersuchen muß durch Erwägungen begründet werden, die sich auf die Wettbewerbsregeln des Vertrages beziehen.

Stellt die Kommission fest, daß die Voraussetzungen des Artikels 85 Absätze 1 und 3 des Vertrages gegeben sind, so erläßt sie eine Entscheidung nach Artikel 85 Absatz 3. In der Entscheidung wird der Zeitpunkt angegeben, zu dem sie wirksam wird. Dieser Zeitpunkt kann vor dem Tag der Antragstellung liegen.

*Artikel 6***Gültigkeitsdauer und Widerruf von Entscheidungen nach
Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages**

(1) In der gemäß Artikel 4 oder Artikel 5 erlassenen Entscheidung nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages ist anzugeben, für welchen Zeitraum sie gilt; dieser Zeitraum beträgt in der Regel mindestens sechs Jahre. Die Entscheidung kann mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden.

(2) Die Entscheidung kann erneuert werden, wenn die Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages weiterhin erfüllt sind.

(3) Die Kommission kann die Entscheidung widerrufen oder ändern oder den Beteiligten bestimmte Handlungen untersagen,

- a) wenn sich die tatsächlichen Verhältnisse in einem für die Entscheidung wesentlichen Punkt geändert haben oder
- b) wenn die Beteiligten einer mit der Entscheidung verbundenen Auflage zuwiderhandeln oder
- c) wenn die Entscheidung auf unrichtigen Angaben beruht oder arglistig herbeigeführt worden ist oder
- d) wenn die Beteiligten die durch die Entscheidung erlangte Freistellung nach Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages mißbrauchen.

In den Fällen der Buchstaben b), c) und d) kann die Entscheidung mit rückwirkender Kraft widerrufen werden.

*Artikel 7***Zuständigkeit**

Vorbehaltlich der Nachprüfung der Entscheidung durch den Gerichtshof ist die Kommission ausschließlich zuständig, Entscheidungen nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages zu erlassen.

Die Behörden der Mitgliedstaaten behalten die Zuständigkeit zur Entscheidung darüber, ob die Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 1 oder des Artikels 86 des Vertrages erfüllt sind, solange die Kommission weder ein Verfahren zum Erlass einer Entscheidung im Einzelfall eingeleitet noch die in Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 1 dieser Verordnung vorgesehene Mitteilung übersandt hat.

*Artikel 8***Verbindung mit den Behörden der Mitgliedstaaten**

(1) Die Kommission führt die in dieser Verordnung vorgesehenen Verfahren in enger und stetiger Verbindung mit

den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten durch; diese sind berechtigt, zu diesen Verfahren Stellung zu nehmen.

(2) Die Kommission übermittelt den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unverzüglich eine Abschrift der Beschwerden und Anträge sowie der wichtigsten Schriftstücke, die im Rahmen dieser Verfahren bei ihr eingereicht oder von ihr übermittelt werden.

(3) Ein Beratender Ausschuß für Kartell- und Monopolfragen auf dem Gebiet des Luftverkehrs ist vor jeder Entscheidung, die ein in Artikel 3 genanntes Verfahren abschließt, sowie vor Entscheidungen nach Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 2 oder Absatz 4 Unterabsatz 2 oder nach Artikel 6 anzuhören. Er ist ferner vor dem Erlaß von Durchführungsbestimmungen nach Artikel 19 anzuhören.

(4) Der Beratende Ausschuß setzt sich aus Beamten zusammen, die auf dem Gebiet des Luftverkehrs sowie in Kartell- und Monopolfragen zuständig sind. Jeder Mitgliedstaat bestimmt als seine Vertreter zwei Beamte, die im Falle der Verhinderung durch jeweils einen anderen Beamten ersetzt werden können.

(5) Die Anhörung erfolgt in einer gemeinsamen Sitzung, zu der die Kommission einlädt; diese Sitzung findet frühestens vierzehn Tage nach Absendung der Einladung statt. Der Einladung sind für jeden zu behandelnden Fall eine Darstellung des Sachverhalts unter Angabe der wichtigsten Schriftstücke sowie ein Vorentwurf einer Entscheidung beizufügen.

(6) Der Beratende Ausschuß kann seine Stellungnahme abgeben, auch wenn Mitglieder des Ausschusses oder ihre Vertreter nicht anwesend sind. Ein Bericht über das Ergebnis des Anhörungsverfahrens wird dem Entscheidungsentwurf beigelegt. Er wird nicht veröffentlicht.

Artikel 9

Auskunftsverlangen

(1) Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch diese Verordnung übertragenen Aufgaben von den Regierungen und den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sowie von Unternehmen und Unternehmensvereinigungen alle erforderlichen Auskünfte einholen.

(2) Richtet die Kommission ein Auskunftsverlangen an ein Unternehmen oder an eine Unternehmensvereinigung, so übermittelt sie der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet sich der Hauptsitz des Unternehmens oder der Unternehmensvereinigung befindet, gleichzeitig eine Abschrift dieses Verlangens.

(3) In ihrem Verlangen weist die Kommission auf die Rechtsgrundlage und den Zweck des Verlangens sowie auf die in Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe b) für den Fall der Erteilung einer unrichtigen Auskunft vorgesehenen Zwangsmaßnahmen hin.

(4) Zur Erteilung der Auskunft sind die Inhaber der Unternehmen oder deren Vertreter, bei juristischen Personen, Gesellschaften und nicht rechtsfähigen Vereinen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Personen verpflichtet.

(5) Wird eine von Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen verlangte Auskunft innerhalb einer von der Kommission festgesetzten Frist nicht oder nicht vollständig erteilt, so fordert die Kommission die Auskunft durch Entscheidung an. Die Entscheidung bezeichnet die geforderten Auskünfte, bestimmt eine angemessene Frist zur Erteilung der Auskünfte und weist auf die in Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe b) und Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c) vorgesehenen Zwangsmaßnahmen sowie auf das Recht hin, vor dem Gerichtshof gegen die Entscheidung Klage zu erheben.

(6) Die Kommission übermittelt der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet sich der Hauptsitz des Unternehmens oder der Unternehmensvereinigung befindet, gleichzeitig eine Abschrift der Entscheidung.

Artikel 10

Nachprüfung durch Behörden der Mitgliedstaaten

(1) Auf Ersuchen der Kommission nehmen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten Nachprüfungen vor, welche die Kommission aufgrund von Artikel 11 Absatz 1 für angezeigt hält oder in einer Entscheidung nach Artikel 11 Absatz 3 angeordnet hat. Die mit der Durchführung der Nachprüfungen beauftragten Bediensteten der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten üben ihre Befugnisse unter Vorlage eines schriftlichen Prüfungsauftrags der zuständigen Behörde desjenigen Mitgliedstaats aus, in dessen Hoheitsgebiet die Nachprüfung vorgenommen werden soll. In dem Prüfungsauftrag sind der Gegenstand und der Zweck der Nachprüfung zu bezeichnen.

(2) Bedienstete der Kommission können auf Antrag der Kommission oder auf Antrag der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Nachprüfung vorgenommen werden soll, die Bediensteten der zuständigen Behörde bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen.

Artikel 11

Nachprüfungsbefugnisse der Kommission

(1) Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch diese Verordnung übertragenen Aufgaben bei Unternehmen und Unternehmensvereinigungen alle erforderlichen Nachprüfungen vornehmen.

Zu diesem Zweck sind die beauftragten Bediensteten der Kommission befugt,

- a) die Bücher und sonstigen Geschäftsunterlagen zu prüfen;
- b) Abschriften oder Auszüge aus Büchern und Geschäftsunterlagen anzufertigen;
- c) mündliche Erklärungen an Ort und Stelle anzufordern;
- d) alle Räumlichkeiten, Grundstücke und Transportmittel, die Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen benutzen, zu betreten.

(2) Die beauftragten Bediensteten der Kommission üben ihre Befugnisse unter Vorlage eines schriftlichen Prüfungsauftrags aus, in dem der Gegenstand und der Zweck der Nachprüfung bezeichnet sind und in dem auf die in Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe c) vorgesehenen Zwangsmaßnahmen für den Fall hingewiesen wird, daß die angeforderten Bücher oder sonstigen Geschäftsunterlagen nicht vollständig vorgelegt werden. Die Kommission unterrichtet die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Nachprüfung vorgenommen werden soll, rechtzeitig vor der Nachprüfung über den Prüfungsauftrag und die Person des beauftragten Bediensteten.

(3) Unternehmen und Unternehmensvereinigungen sind verpflichtet, die Nachprüfungen zu dulden, welche die Kommission in einer Entscheidung angeordnet hat. Die Entscheidung bezeichnet den Gegenstand und den Zweck der Nachprüfung, bestimmt den Zeitpunkt des Beginns der Nachprüfung und weist auf die in Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe c) und Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d) vorgesehenen Zwangsmaßnahmen sowie auf das Recht hin, vor dem Gerichtshof gegen die Entscheidung Klage zu erheben.

(4) Die Kommission erläßt die in Absatz 3 bezeichneten Entscheidungen nach Anhörung der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Nachprüfung vorgenommen werden soll.

(5) Bedienstete der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Nachprüfung vorgenommen werden soll, können auf Antrag dieser Behörde oder auf Antrag der Kommission die Bediensteten der Kommission bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen.

(6) Widersetzt sich ein Unternehmen einer aufgrund dieses Artikels angeordneten Nachprüfung, so gewährt der betreffende Mitgliedstaat den beauftragten Bediensteten der Kommission die erforderliche Unterstützung, damit diese ihre Nachprüfungen durchführen können. Zu diesem Zweck treffen die Mitgliedstaaten spätestens am 31. Juli 1989 nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Maßnahmen.

Artikel 12

Geldbußen

(1) Die Kommission kann gegen Unternehmen und Unternehmensvereinigungen durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von einhundert bis fünftausend ECU festsetzen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig

- a) in einem Antrag nach Artikel 3 Absatz 2 oder Artikel 5 unrichtige oder entstellte Angaben machen oder
- b) eine nach Artikel 9 Absatz 3 oder 5 verlangte Auskunft unrichtig oder nicht innerhalb der in einer Entscheidung nach Artikel 9 Absatz 5 festgesetzten Frist erteilen oder
- c) bei Nachprüfungen nach Artikel 10 oder 11 die angeforderten Bücher oder sonstigen Geschäftsunterlagen nicht vollständig vorlegen oder die in einer Entscheidung aufgrund von Artikel 11 Absatz 3 angeordnete Nachprüfung nicht dulden.

(2) Die Kommission kann gegen Unternehmen und Unternehmensvereinigungen durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von eintausend bis eine Million ECU oder über diesen Betrag hinaus bis zu zehn vom Hundert des von dem einzelnen an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen im letzten Geschäftsjahr erzielten Umsatzes festsetzen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig

- a) gegen Artikel 85 Absatz 1 oder Artikel 86 des Vertrages verstoßen oder
- b) einer nach Artikel 6 Absatz 1 erteilten Auflage zuwiderhandeln.

Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße ist neben der Schwere des Verstoßes auch die Dauer der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen.

(3) Artikel 8 findet Anwendung.

(4) Die Entscheidungen aufgrund der Absätze 1 und 2 sind nicht strafrechtlicher Art.

(5) Die in Absatz 2 Buchstabe a) vorgesehene Geldbuße darf nicht für Handlungen festgesetzt werden, die nach der bei der Kommission vorgenommenen Anmeldung und vor der Entscheidung der Kommission über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages begangen werden, soweit sie in den Grenzen der in der Anmeldung dargelegten Tätigkeit liegen.

Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung, sobald die Kommission den betreffenden Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen mitgeteilt hat, daß sie aufgrund vorläufiger Prüfung der Auffassung ist, daß die Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrages vorliegen und eine Anwendung des Artikels 85 Absatz 3 nicht gerechtfertigt ist.

Artikel 13

Zwangsgelder

(1) Die Kommission kann gegen Unternehmen und Unternehmensvereinigungen durch Entscheidung Zwangsgelder in Höhe von fünfzig bis eintausend ECU für jeden Tag des Verzuges von dem in der Entscheidung bestimmten Zeitpunkt an festsetzen, um sie anzuhalten,

- a) eine Zuwiderhandlung gegen Artikel 85 Absatz 1 oder 86 des Vertrages zu unterlassen, deren Abstellung in einer Entscheidung nach Artikel 4 angeordnet worden ist,
- b) eine nach Artikel 6 Absatz 3 untersagte Handlung zu unterlassen,
- c) eine Auskunft vollständig und richtig zu erteilen, die in einer Entscheidung nach Artikel 9 Absatz 5 angefordert worden ist,
- d) eine Nachprüfung zu dulden, die in einer Entscheidung nach Artikel 11 Absatz 3 angeordnet worden ist.

(2) Sind die Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen der Verpflichtung nachgekommen, zu deren Erfüllung das Zwangsgeld festgesetzt worden war, so kann die Kommission die endgültige Höhe des Zwangsgeldes auf einen Betrag festsetzen, der unter dem Betrag liegt, der sich aus der ursprünglichen Entscheidung ergeben würde.

(3) Artikel 8 findet Anwendung.

Artikel 14

Nachprüfung durch den Gerichtshof

Bei Klagen gegen Entscheidungen der Kommission, in denen eine Geldbuße oder ein Zwangsgeld festgesetzt ist, hat der Gerichtshof die Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung der Entscheidung im Sinne von Artikel 172 des Vertrages; er kann die festgesetzte Geldbuße oder das festgesetzte Zwangsgeld aufheben, herabsetzen oder erhöhen.

Artikel 15

Rechnungseinheit

Für die Anwendung der Artikel 12, 13 und 14 ist die für die Aufstellung des Haushaltsplans der Gemeinschaft nach den Artikeln 207 und 209 des Vertrages vorgesehene Rechnungseinheit die ECU.

Artikel 16

Anhörung Beteiligter und Dritter

(1) Vor einer Zurückweisung der Feststellung nach Artikel 3 Absatz 2 oder vor Entscheidungen aufgrund von Arti-

kel 4, Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 2 und Absatz 4, Artikel 6 Absatz 3 sowie Artikel 12 und 13 gibt die Kommission den beteiligten Unternehmen und Unternehmensvereinigungen Gelegenheit, sich zu den Beschwerdepunkten zu äußern, die von der Kommission in Betracht gezogen werden oder in Betracht gezogen worden sind.

(2) Wenn die Kommission oder die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten es für erforderlich halten, können sie auch andere Personen oder Personenvereinigungen anhören. Beantragen Personen oder Personenvereinigungen, gehört zu werden, so ist diesem Antrag stattzugeben, wenn sie ein ausreichendes Interesse glaubhaft machen.

(3) Will die Kommission eine Entscheidung nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages erlassen, so veröffentlicht sie im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* den wesentlichen Inhalt der betreffenden Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen mit der Aufforderung an alle betroffenen Dritten, ihr innerhalb einer von ihr auf mindestens einen Monat festzusetzenden Frist Bemerkungen mitzuteilen. Die Veröffentlichung muß den berechtigten Interessen der Unternehmen an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung tragen.

Artikel 17

Berufsgeheimnis

(1) Die bei der Anwendung der Artikel 9, 10 und 11 erlangten Kenntnisse dürfen nur zu dem mit der Auskunft oder Nachprüfung verfolgten Zweck verwertet werden.

(2) Die Kommission und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sowie ihre Beamten und sonstigen Bediensteten sind verpflichtet, Kenntnisse nicht preiszugeben, die ihrem Wesen nach unter das Berufsgeheimnis fallen und die sie bei Anwendung dieser Verordnung erlangt haben; die Artikel 16 und 18 bleiben unberührt.

(3) Die Vorschriften der Absätze 1 und 2 stehen der Veröffentlichung von Übersichten oder Zusammenfassungen, die keine Angaben über einzelne Unternehmen und Unternehmensvereinigungen enthalten, nicht entgegen.

Artikel 18

Veröffentlichung von Entscheidungen

(1) Die Kommission veröffentlicht die Entscheidungen, die sie nach Artikel 3 Absatz 2, Artikel 4, Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 2 und Absatz 4 sowie Artikel 6 Absatz 3 erläßt.

(2) Die Veröffentlichung erfolgt unter Angabe der Beteiligten und des wesentlichen Inhalts der Entscheidung; sie

muß den berechtigten Interessen der Unternehmen an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung tragen.

Beschwerden nach Artikel 3, der Anträge nach Artikel 3 Absatz 2 und Artikel 5 sowie über die Anhörung nach Artikel 16 Absätze 1 und 2 zu erlassen.

Artikel 19

Durchführungsbestimmungen

Die Kommission ist ermächtigt, Durchführungsbestimmungen über Form, Inhalt und andere Einzelheiten der

Artikel 20

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1988 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am 14. Dezember 1987.

Im Namen des Rates

Der Präsident

U. ELLEMANN-JENSEN

ANHANG

Verzeichnis nach Artikel 2

- a) Die Einführung oder einheitliche Anwendung zwingend vorgeschriebener oder empfohlener technischer Normen für Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugersatzteile, Ausrüstungsteile und Betriebsmittel, sofern es sich hierbei um Normen einer allgemein anerkannten internationalen Organisation oder eines Luftfahrzeug- oder Ausrüstungsherstellers handelt;
 - b) die Einführung oder einheitliche Anwendung technischer Normen für ortsfeste Luftfahrzeugeinrichtungen, sofern es sich hierbei um die Normen einer allgemein anerkannten internationalen Organisation handelt;
 - c) der Austausch, die Vermietung, die gemeinsame Verwendung oder die Wartung von Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugersatzteilen, Ausrüstungsteilen oder festen Einrichtungen zum Betreiben von Flugdiensten sowie die gemeinsame Anschaffung von Luftfahrzeugersatzteilen, sofern diese Vereinbarungen auf einer nichtdiskriminierenden Grundlage getroffen werden;
 - d) die Einführung, Benutzung und Verwendung technischer Kommunikationsnetze, sofern diese Vereinbarungen auf einer nichtdiskriminierenden Grundlage getroffen werden;
 - e) der Austausch, die gemeinsame Verwendung oder die Ausbildung von Personal für technische oder betriebliche Zwecke;
 - f) bei einem Ausfall oder einer Verspätung von Flugzeugen die Regelung und Durchführung von Ersatzbeförderungen für Fluggäste, Post und Gepäck mit einem Charterflugzeug oder durch Bereitstellung eines Ersatzflugzeugs aufgrund vertraglicher Vereinbarungen;
 - g) die Regelung und Durchführung von Anschluß- oder Zusatzbeförderungen in der Luft sowie die Aufstellung und Anwendung von Pauschalpreisen und Pauschalbedingungen für diese Beförderungen;
 - h) die Zusammenfassung von Einzelladungen;
 - i) die Aufstellung oder Anwendung einheitlicher Regeln für die Struktur der Beförderungstarife und die Bedingungen für deren Anwendung, soweit dadurch nicht direkt oder indirekt die Entgelte und Beförderungsbedingungen festgelegt werden;
 - j) Vereinbarungen über den Verkauf, die Bestätigung und die Anerkennung von Flugscheinen zwischen Luftverkehrsunternehmen (Interlining) sowie die damit verbundene Erstattung, Aufteilung und buchmäßige Erfassung der Einnahmen;
 - k) die Verrechnung und den Kontenausgleich zwischen Luftfahrtunternehmen mit Hilfe einer Verrechnungsstelle mit den dafür notwendigen oder zusammenhängenden Leistungen; die Abrechnung und der Ausgleich zwischen Luftfahrtunternehmen und ihren Vertretern durch ein zentralisiertes und automatisiertes Ausgleichsverfahren oder -system, mit den dafür notwendigen oder zusammenhängenden Leistungen.
-

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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 87,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 ⁽⁴⁾ legt die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen fest. In der Verordnung Nr. 17 des Rates ⁽⁵⁾ sind die Einzelheiten der Anwendung dieser Regeln auf Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die sich nicht direkt auf Flugdienste beziehen, festgelegt.

Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages kann für nicht anwendbar erklärt werden auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, welche die in Artikel 85 Absatz 3 festgelegten Voraussetzungen erfüllen.

Gemäß Artikel 87 sollten durch Verordnung gemeinsame Vorschriften zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 erlassen werden. Gemäß Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe b) sind in einer derartigen Verordnung die Einzelheiten der Anwendung des Artikels 85 Absatz 3 festzulegen; dabei ist dem Erfordernis einer wirksamen Überwachung bei möglichst einfacher Verwaltungskontrolle Rechnung zu tragen. Nach Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe d) sind in einer derartigen Verordnung die Aufgaben der Kommission und des Gerichtshofs gegeneinander abzugrenzen.

Für den Luftverkehr gelten bisher eine Reihe internationaler Übereinkommen, bilateraler Abkommen zwischen Staaten sowie bilateraler und multilateraler Vereinbarungen

zwischen Luftfahrtunternehmen. Die für einen größeren Wettbewerb notwendigen Änderungen dieser internationalen Regelungen sollten schrittweise erfolgen, um dem Luftfahrtsektor genügend Zeit zur Anpassung zu lassen.

Die Kommission sollte die Möglichkeit erhalten, Artikel 85 Absatz 1 für bestimmte Gruppen von Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüssen von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen durch Verordnung für nicht anwendbar zu erklären.

Es ist zu regeln, unter welchen besonderen Voraussetzungen und unter welchen Umständen die Kommission in enger und ständiger Verbindung mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten diese Befugnisse ausüben kann.

Es empfiehlt sich insbesondere, für bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen Gruppenfreistellungen zu gewähren. Diese Freistellungen sind für eine begrenzte Zeit zu gewähren, in der die Luftfahrtunternehmen sich auf mehr Wettbewerb einstellen können. Die Kommission sollte in enger Verbindung mit den Mitgliedstaaten den Umfang dieser Freistellungen und die damit verbundenen Bedingungen genau festlegen können.

Eine Freistellung kann nicht stattfinden, wenn die in Artikel 85 Absatz 3 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Die Kommission sollte daher die Möglichkeit haben, die geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, wenn eine Vereinbarung mit Artikel 85 Absatz 3 nicht zu vereinbarende Wirkungen hat. Sie muß daher befugt sein, zunächst Empfehlungen auszusprechen und danach Entscheidungen zu treffen.

Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung von Artikel 90 des Vertrages.

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 dieser Verordnung wird zusammen mit der Richtlinie 87/601/EWG des Rates vom 14. Dezember 1987 über Tarife im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten ⁽⁶⁾ sowie der Entscheidung 87/602/EWG des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Auftei-

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 182 vom 9. 7. 1984, S. 3.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 262 vom 14. 10. 1985, S. 44, ABl. Nr. C 190 vom 20. 7. 1987, S. 182, und ABl. Nr. C 345 vom 21. 12. 1987.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 303 vom 25. 11. 1985, S. 31, und ABl. Nr. C 333 vom 29. 12. 1986, S. 27.

⁽⁴⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.

⁽⁶⁾ Siehe Seite 12 dieses Amtsblatts.

lung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten und über den Zugang von Luftfahrtunternehmen zu Strecken des Fluglinienverkehrs zwischen Mitgliedstaaten ⁽¹⁾ 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 —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für den internationalen Luftverkehr zwischen Flughäfen der Gemeinschaft.

Artikel 2

(1) Unbeschadet der Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 und im Einklang mit Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages kann die Kommission durch Verordnung Artikel 85 Absatz 1 auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüssen von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen für nicht anwendbar erklären.

(2) Die Kommission kann solche Verordnungen insbesondere in bezug auf Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen erlassen, die einen der folgenden Gegenstände betreffen:

- gemeinsame Planung und Koordinierung der für den Fluglinienverkehr bereitzustellenden Kapazität, sofern dies dazu beiträgt, die Flugdienste auf verkehrsschwächere Tagesstunden, verkehrsschwächere Zeiträume oder verkehrsschwächere Flugstrecken zu verteilen, sich jeder Partner ohne Vertragsstrafe von solchen Vereinbarungen, Beschlüssen oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zurückziehen kann und seine Absicht, an dieser gemeinsamen Planung und Koordinierung für künftige Flugplanperioden nicht teilzunehmen, nicht länger als drei Monate vorher bekanntzugeben braucht;
- Teilung der Einnahmen aus dem Fluglinienverkehr, sofern die Übertragung 1 v. H. der poolfähigen Einnahmen des übertragenden Partners auf einer bestimmten Strecke nicht übersteigt, der übertragende Partner keine Kosten teilt oder übernimmt und die Übertragung als Ausgleich für den Nachteil erfolgt, der dem empfangenden Partner aus der Planung von Flügen in verkehrsschwächeren Tagesstunden oder während verkehrsschwächerer Zeiträume erwächst;

- Konsultationen für die gemeinsame Erstellung von Vorschlägen für die Tarife, Entgelte und Bedingungen für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Fluglinienverkehr, sofern die Konsultationen darüber auf Freiwilligkeit beruhen, die Luftfahrtunternehmen nicht an deren Ergebnis gebunden sind und die Kommission und die Mitgliedstaaten, deren Luftfahrtunternehmen betroffen sind, als Beobachter an allen diesen Konsultationen teilnehmen können;
 - Zuweisung von Zeitnischen auf Flugplätzen und Planung der Flugzeiten, sofern die Luftfahrtunternehmen zur Beteiligung an solchen Vereinbarungen berechtigt und die nationalen und multilateralen Verfahren für solche Vereinbarungen transparent sind sowie etwaige Auflagen und Aufteilungsvorschriften der einzelstaatlichen oder internationalen Behörden und die von den Luftfahrtunternehmen gegebenenfalls früher erworbenen Rechte dabei berücksichtigt werden;
 - den gemeinsamen Erwerb, die gemeinsame Entwicklung und den gemeinsamen Betrieb von computergesteuerten Buchungssystemen, welche die Flugzeiten, Buchungen und Flugscheinausstellung umfassen, durch Luftfahrtunternehmen, unter der Voraussetzung, daß die Luftfahrtunternehmen der Mitgliedstaaten gleichberechtigten Zugang zu solchen Systemen haben, daß die Leistungen der angeschlossenen Unternehmen in nicht-diskriminierender Weise erfaßt werden und daß sich ferner jeder Beteiligte unter Einhaltung einer angemessenen Kündigungsfrist von dem System zurückziehen kann;
 - technische und betriebliche Tätigkeiten am Boden wie z. B. Abziehen vom Finger, Betanken, Reinigen und Sichern des Luftfahrzeugs;
 - Abfertigung der Fluggäste, des Postguts, der Fracht und des Gepäcks auf Flughäfen;
 - Bordverpflegungsdienste.
- (3) Unbeschadet des Absatzes 2 legen diese Verordnungen der Kommission die Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen fest, für die sie gelten, und bestimmen insbesondere,
- a) welche Beschränkungen oder Klauseln in den Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen enthalten sein dürfen;
 - b) welche Klauseln in den Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen enthalten oder welche sonstigen Bedingungen erfüllt sein müssen.

Artikel 3

Verordnungen der Kommission nach Artikel 2 gelten bis zum 31. Januar 1991.

⁽¹⁾ Siehe Seite 19 dieses Amtsblatts.

Artikel 4

Verordnungen nach Artikel 2 enthalten eine Bestimmung, der zufolge sie für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnungen bereits bestehende Vereinbarungen, Beschlüsse und abgestimmte Verhaltensweisen rückwirkend gelten.

Artikel 5

Die Kommission veröffentlicht vor dem Erlass einer Verordnung deren Entwurf und fordert alle betroffenen Personen und Organisationen auf, sich innerhalb einer von der Kommission festgesetzten angemessenen Frist von nicht weniger als einem Monat zu äußern.

Artikel 6

Die Kommission konsultiert den gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 eingesetzten Beratern Ausschuss für Kartell- und Monopolfragen auf dem Gebiet des Luftverkehrs, bevor sie einen Verordnungsentwurf veröffentlicht und bevor sie eine Verordnung erläßt.

Artikel 7

(1) Wenn die Beteiligten einer Bedingung oder Auflage, die mit einer Freistellung verbunden ist, welche durch eine nach Artikel 2 erlassene Verordnung gewährt wurde, nicht nachkommen, kann die Kommission zur Beendigung dieser Zuwiderhandlung

- Empfehlungen an die Beteiligten richten und
- im Fall der Nichtbeachtung dieser Empfehlungen seitens der Beteiligten je nach Schwere der betreffenden

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

Geschehen zu Brüssel am 14. Dezember 1987.

Zuwiderhandlung beschließen, daß sie entweder bestimmte Verhaltensweisen zu unterlassen oder vorzunehmen haben, oder ihnen unter Entziehung der gewährten Gruppenfreistellung eine Einzelfreistellung gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 gewähren oder aber ihnen die gewährte Gruppenfreistellung entziehen.

(2) Gelangt die Kommission von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats oder einer natürlichen oder juristischen Person, die ein berechtigtes Interesse geltend macht, zu der Feststellung, daß in einem Einzelfall eine Vereinbarung, ein Beschluß oder eine aufeinander abgestimmte Verhaltensweise, für die eine Gruppenfreistellung gilt, die durch eine nach Artikel 2 Absatz 2 erlassene Verordnung gewährt wurde, dennoch Wirkungen hat, die mit Artikel 85 Absatz 3 nicht vereinbar oder nach Artikel 86 verboten sind, so kann sie die Gruppenfreistellung für diese Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zurückziehen und gemäß Artikel 13 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 alle geeigneten Maßnahmen treffen, um diese Zuwiderhandlungen abzustellen.

(3) Vor einer Entscheidung gemäß Absatz 2 kann die Kommission an die Beteiligten Empfehlungen für die Abstellung der Zuwiderhandlungen richten.

Artikel 8

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 Verordnung.

Artikel 9

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1988 in Kraft.

Im Namen des Rates

Der Präsident

U. ELLEMANN-JENSEN

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.

ENTSCHEIDUNG DES RATES

vom 14. Dezember 1987

über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten und über den Zugang von Luftfahrtunternehmen zu Strecken des Fluglinienverkehrs zwischen Mitgliedstaaten

(87/602/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:

Im Flugverkehr innerhalb der Gemeinschaft sollten Flexibilität und Wettbewerb gesteigert werden.

Die künstlichen Beschränkungen für die Kapazitäten, die die Luftfahrtunternehmen anbieten dürfen, und für ihren Marktzugang sollten gelockert werden.

Es empfiehlt sich, unter Berücksichtigung der Wettbewerbslage auf dem Markt Vorkehrungen zur Vermeidung ungerechtfertigter wirtschaftlicher Auswirkungen auf die Luftfahrtunternehmen zu treffen. Den Mitgliedstaaten sollte dementsprechend ein Eingreifen gestattet sein, wenn in einer bilateralen Beziehung der Kapazitätsanteil ihrer Luftfahrtunternehmen ohne dieses Eingreifen unter einen bestimmten Hundertsatz fallen würde.

Ein erweiterter Marktzugang wird die Entwicklung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft fördern und den Anstoß zu verbesserten Dienstleistungen für die Benutzer geben. Jedoch sind einige Beschränkungen des Marktzugangs angezeigt, damit größere Störungen des bestehenden Luftverkehrssystems vermieden werden und genügend Zeit für Anpassungen bleibt.

Es muß darauf geachtet werden, daß diese Beschränkungen keinem der Luftfahrtunternehmen unangemessene Vorteile bringen.

Um eine ausgewogene Gesamtheit von Möglichkeiten zu schaffen, ist es bei einer Gesamtbetrachtung der Maßnahmen notwendig, die wirtschaftlichen Nachteile der Luftfahrtunternehmen auszugleichen, die in den peripheren Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ansässig sind.

Aus Gründen der Flughafeninfrastruktur sowie um unter Vermeidung von negativen Auswirkungen auf das gemeinschaftliche Luftverkehrssystem eine schrittweise Verwirklichung der gemeinschaftlichen Liberalisierungspolitik zu gewährleisten, dürfen bei einer Reihe von Flughäfen keine Regelungen hinsichtlich der Eröffnung von Verbindungen zwischen den Knotenpunktflughäfen eines Staates und den Regionalflugplätzen eines anderen Staates zur Anwendung gebracht werden.

Am 2. Dezember 1987 wurden in London vom Königreich Spanien und dem Vereinigten Königreich in einer gemeinsamen Erklärung der Minister für auswärtige Angelegenheiten beider Länder Vereinbarungen über eine engere Zusammenarbeit bei der Benutzung des Flugplatzes Gibraltar getroffen; die Anwendung dieser Vereinbarungen steht noch aus.

Luftfahrtunternehmen sollten frei von jeder staatlichen Verpflichtung sein, mit anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen über Kapazitäten und über den Marktzugang zu schließen.

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 Entscheidung über Kapazitätsaufteilung und Marktzugang wird ein erster Schritt in diese Richtung unternommen. Zur Erreichung des von den Staats- und Regierungschefs gesteckten Ziels wird der Rat am Ende eines ersten Zeitraums von drei Jahren weitere Liberalisierungsmaßnahmen bezüglich Kapazitätsaufteilung und Marktzugang treffen, einschließlich weiterer Rechte der fünften Freiheit zwischen Flughäfen in der Gemeinschaft —

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 182 vom 9. 7. 1984, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 262 vom 14. 10. 1985, S. 44, und ABl. Nr. C 345 vom 21. 12. 1987.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 303 vom 25. 11. 1985, S. 31.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

(1) Diese Entscheidung betrifft

- a) die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen dem (den) Luftfahrtunternehmen eines Mitgliedstaats und dem (den) Luftfahrtunternehmen eines anderen Mitgliedstaats im Fluglinienverkehr zwischen diesen beiden Staaten;
- b) den Zugang von (eines) Luftfahrtunternehmen(s) der Gemeinschaft zu bestimmten Strecken zwischen den Mitgliedstaaten, auf denen sie (es) noch keine Flugdienste betreiben (betreibt).

(2) Diese Entscheidung berührt nicht die Beziehungen zwischen einem Mitgliedstaat und den Luftfahrtunternehmen dieses Mitgliedstaats hinsichtlich der Kapazitätsaufteilung und des Marktzugangs.

(3) Diese Entscheidung gilt nicht für die überseeischen Departements nach Artikel 227 Absatz 2 des Vertrages.

(4) Die Artikel 3 und 4 gelten nicht für den Verkehr gemäß der Richtlinie 83/416/EWG des Rates vom 25. Juli 1983 über die Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedstaaten ⁽¹⁾, in der Fassung der Richtlinie 86/216/EWG ⁽²⁾.

(5) Die Anwendung dieser Entscheidung auf den Flugplatz Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, in dem sich der Flugplatz befindet.

(6) Die Anwendung dieser Entscheidung auf den Flugplatz Gibraltar wird bis zur Anwendung der Regelung ausgesetzt, die in der gemeinsamen Erklärung der Minister für auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 enthalten ist. Die Regierungen des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs werden den Rat von dem Zeitpunkt der Anwendung unterrichten.

Artikel 2

Im Sinne dieser Entscheidung

- a) wird die Kapazität ausgedrückt als die Anzahl von Plätzen, die im Fluglinienverkehr auf einer Strecke während eines bestimmten Zeitraums für jedermann zum Verkauf stehen;

b) ist der Kapazitätsanteil der Anteil der (des) Luftfahrtunternehmen(s) eines Mitgliedstaats, ausgedrückt als Prozentsatz der Gesamtkapazität in einer bilateralen Verbindung mit einem anderen Mitgliedstaat, jedoch unter Ausschluß von Kapazitäten gemäß Artikel 6 Absatz 3 oder gemäß der Richtlinie 83/416/EWG sowie der von einem Luftfahrtunternehmen der fünften Freiheit angebotenen Kapazität;

c) ist Luftfahrtunternehmen ein Unternehmen mit einer gültigen Betriebserlaubnis für Fluglinien;

d) ist 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;

ist 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;

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;

e) sind beteiligte Staaten die Mitgliedstaaten, zwischen denen der betreffende Fluglinienverkehr durchgeführt wird;

f) ist 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 Entscheidung 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 Entscheidung einen Fluglinienverkehr oder einen anderen Luftverkehr in der Gemeinschaft betrieben hat oder

B. das in den zwölf Monaten vor Erlass dieser Entscheidung einen Fluglinienverkehr der dritten oder vierten Freiheit zwischen Mitgliedstaaten betrieben hat.

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

g) ist Fluglinienverkehr eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:

i) Sie führen durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Mitgliedstaat;

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 237 vom 26. 8. 1983, S. 19.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 152 vom 6. 6. 1986, S. 47.

- ii) sie werden mit Luftfahrzeugen zur gewerblichen Beförderung von Personen oder Personen und Fracht und/oder Post durchgeführt, wobei für jeden Flug der Öffentlichkeit Plätze 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;
- h) ist Flug der Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Ziel;
- i) ist Mehrfachbenennung auf der Grundlage von Länderpaaren die Benennung von zwei oder mehr Luftfahrtunternehmen eines Mitgliedstaats durch diesen Mitgliedstaat für die Bedienung des Fluglinienverkehrs zwischen seinem Hoheitsgebiet und dem eines anderen Mitgliedstaats;
- j) ist Mehrfachbenennung auf der Grundlage von Städtepaaren die Benennung von zwei oder mehr Luftfahrtunternehmen eines Mitgliedstaats durch diesen Mitgliedstaat für die Bedienung des Fluglinienverkehrs zwischen einem Flughafen oder Flughafensystem in seinem Hoheitsgebiet und einem Flughafen oder Flughafensystem im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats;
- k) ist Knotenpunktflughafen ein Flughafen, der in der Liste des Anhangs II unter den Flughäfen der Kategorie 1 aufgeführt ist;
ist Regionalflugplatz ein Flugplatz der Kategorie 2 oder 3 des Anhangs II;
- l) versteht man unter einem Flughafensystem zwei oder mehr Flughäfen, die gemeinsam derselben Stadt, die sie bedienen, zugeordnet sind.

Kapazitätsanteile

Artikel 3

(1) Zwischen dem 1. Januar 1988 und dem 30. September 1989 gestattet ein Mitgliedstaat dem (den) Luftfahrtunternehmen der dritten und vierten Freiheit, dem (denen) von den beteiligten Staaten im Rahmen der zwischen ihnen geltenden Vereinbarungen eine Genehmigung für den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten erteilt wurde, die Anpassung ihrer Kapazität, sofern bei den sich daraus ergebenden Kapazitätsanteilen das Verhältnis 55:45 nicht aufgegeben wird.

(2) Sofern nicht nach Artikel 4 anders entschieden wird, wird das Verhältnis, in dessen Rahmen ein Mitgliedstaat

dem (den) Luftfahrtunternehmen eines anderen Mitgliedstaats die Erhöhung seiner Kapazität gestattet, ab 1. Oktober 1989 auf 60:40 festgelegt.

(3) Bei der Anwendung der Absätze 1 und 2 werden einseitige Kapazitätsverringerungen nicht berücksichtigt. In diesen Fällen wird diejenige Kapazität als Berechnungsgrundlage für die Kapazitätsanteile herangezogen, die das (die) Luftfahrtunternehmen des Mitgliedstaats, das (die) seine (ihre) Kapazität verringert hat (haben), in der entsprechenden vorhergehenden Flugplanperiode angeboten hat (haben).

(4) Innerhalb des Verhältnisses von 55:45 bzw. von 60:40 sind in jeder Flugplanperiode unter folgenden Bedingungen Anpassungen gestattet:

- a) Dem (den) Luftfahrtunternehmen des Mitgliedstaats mit dem geringeren Kapazitätsangebot wird nach der ersten automatischen Genehmigung eine Erhöhung seiner (ihrer) eigenen Kapazität bis zu der Kapazitätshöchstgrenze gestattet, die dem (den) Luftfahrtunternehmen des Mitgliedstaats mit dem größeren Kapazitätsangebot zugestanden wurde;
- b) beschließt (beschließen) das (die) letztere(n) Luftfahrtunternehmen im Anschluß an diese Erhöhung, seine (ihre) Kapazität ebenfalls zu erhöhen, so erhält es (erhalten sie) automatisch eine Genehmigung für eine weitere Kapazitätserhöhung innerhalb des geltenden Verhältnisses bis zu der Höchstgrenze, die in seinem (ihrem) ersten Kapazitätsantrag für die betreffende Flugplanperiode vorgesehen ist;
- c) das (die) Luftfahrtunternehmen des Mitgliedstaats mit dem geringeren Kapazitätsangebot erhält (erhalten) dann automatisch die Genehmigung für eine Kapazitätserhöhung bis zu dem entsprechenden Umfang;
- d) für alle weiteren Kapazitätserhöhungen während der betreffenden Flugplanperiode gelten die zwischen den beiden beteiligten Mitgliedstaaten vereinbarten bilateralen Bestimmungen.

Artikel 4

(1) Auf Antrag eines Mitgliedstaats, für den die Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 zu einer erheblichen finanziellen Schädigung seiner (seines) Luftfahrtunternehmen(s) geführt hat, wird von der Kommission vor dem 1. August 1989 eine Prüfung vorgenommen und auf der Grundlage aller relevanten Faktoren, einschließlich der Marktlage, der Finanzlage der Luftfahrtunternehmen und des erzielten Auslastungsgrads eine Entscheidung darüber getroffen, ob Artikel 3 Absatz 2 uneingeschränkt anzuwenden ist.

(2) Die Kommission übermittelt ihre Entscheidung dem Rat, der binnen zwei Monaten nach Übermittlung einstimmig eine andere Entscheidung treffen kann.

Mehrfachbenennung**Artikel 5**

(1) Ein Mitgliedstaat stimmt einer Mehrfachbenennung durch einen anderen Mitgliedstaat auf der Basis von Länderpaaren zu, ist jedoch vorbehaltlich des Absatzes 2 nicht verpflichtet, der Benennung mehrerer Luftfahrtunternehmen auf einer Strecke zuzustimmen.

(2) Ein Mitgliedstaat erklärt sich außerdem mit einer Mehrfachbenennung durch einen anderen Mitgliedstaat auf der Basis von Städtepaaren wie folgt einverstanden:

- im ersten Jahr nach Bekanntgabe dieser Entscheidung auf Strecken, auf denen im Vorjahr mehr als 250 000 Fluggäste befördert wurden;
- im zweiten Jahr auf Strecken, auf denen im Vorjahr mehr als 200 000 Fluggäste befördert wurden oder auf denen jährlich mehr als 1 200 Hin- und Rückflüge stattfinden;
- im dritten Jahr auf Strecken, auf denen im Vorjahr mehr als 180 000 Fluggäste befördert wurden oder auf denen jährlich mehr als 1 000 Hin- und Rückflüge stattfinden.

(3) Dieser Artikel gilt unbeschadet der Artikel 3 und 4.

Strecken zwischen Knotenpunktflughäfen und Regionalflugplätzen**Artikel 6**

(1) Vorbehaltlich der Artikel 3, 4 und 5 ist es Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gestattet, Flugliniendienste der dritten oder vierten Freiheit zwischen Flughäfen oder Flughafensystemen der Kategorie 1 im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und Regionalflugplätzen im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats einzurichten. Die Flughafenkategorien sind in Anhang II aufgeführt.

(2) i) Absatz 1 gilt nicht

a) für die von der Richtlinie 83/416/EWG ausgenommenen Regionalflugplätze;

b) während der Geltungsdauer dieser Entscheidung für

- die folgenden Flughäfen, die zum Zeitpunkt der Bekanntgabe dieser Entscheidung jährlich weniger als 100 000 Fluggäste im internationalen Fluglinienverkehr befördern:

Aalborg,	Sevilla,
Bergamo,	Skrydstrup,
Billund,	Sønderborg,
Bologna,	Stauning,
Esbjerg,	Thisted,
Karup,	Tirstrup,
Odense,	

- die folgenden Flughäfen oder Flughafensysteme, die zum Zeitpunkt der Bekanntgabe dieser Entscheidung die in Artikel 9 aufgeführten Merkmale erfüllen:

Barcelona,
Malaga,
Milano-Linate/Malpensa.

ii) Damit eine größere Beeinträchtigung der bestehenden Luftverkehrssysteme vermieden wird und genügend Zeit zur Anpassung bleibt, werden auch die folgenden Flughäfen während der Geltungsdauer dieser Entscheidung von Absatz 1 ausgeschlossen:

Alicante,	Thessaloniki-Micra,
Athen,	Torino,
Bilbao,	Valencia,
Genova,	Venezia.

(3) Die Artikel 3 und 4 gelten nicht für den Flugverkehr zwischen einem Flughafen der Kategorie 1 und einem Regionalflugplatz, wenn Luftfahrzeuge mit höchstens 70 Passagiersitzen eingesetzt werden.

(4) Wurde einem Luftfahrtunternehmen eines Mitgliedstaats gemäß diesem Artikel die Genehmigung für einen Flugliniendienst erteilt, so erhebt der Staat, in dem das Luftfahrtunternehmen registriert ist, keine Einwände gegen einen Antrag eines Luftfahrtunternehmens des anderen beteiligten Staates auf Aufnahme einer Fluglinienverbindung auf derselben Strecke.

(5) Dieser Artikel berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, die Aufteilung des Verkehrs zwischen den Flughäfen innerhalb eines Flughafensystems zu regeln.

Punkteverbindung**Artikel 7**

(1) Im Linienflugverkehr von oder zu zwei oder mehreren Punkten in einem anderen Mitgliedstaat wird es einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft der dritten oder vierten Freiheit vorbehaltlich der Artikel 3, 4 und 5 gestattet, Flugliniendienste zu verbinden, sofern keine Verkehrsrechte zwischen den verbundenen Punkten ausgeübt werden.

(2) Dieser Artikel gilt während der Geltungsdauer dieser Entscheidung nicht für Flugdienste von oder nach spanischem Hoheitsgebiet. Während desselben Zeitraums haben die in Spanien registrierten Luftfahrtunternehmen keinen Anspruch auf die Regelung des Absatzes 1.

Rechte der fünften Freiheit**Artikel 8**

(1) Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 6 Absatz 2 wird einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft

die Bedienung eines Fluglinienverkehrs der fünften Freiheit gestattet, wenn Verkehrsrechte der dritten oder vierten Freiheit bestehen, sofern dieser Flugdienst folgende Voraussetzungen erfüllt:

- a) Er ist von dem Mitgliedstaat zugelassen, in dem das betreffende Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft registriert ist;
- b) er wird als Erweiterung eines Flugdienstes von oder als Vorstufe für einen Flugdienst nach dem Staat betrieben, in dem er registriert ist;
- c) er wird unbeschadet des Absatzes 2 zwischen zwei Flughäfen betrieben, von denen mindestens einer nicht ein Flughafen der Kategorie 1 ist; und
- d) das Luftfahrtunternehmen setzt im Rahmen der fünften Freiheit nicht mehr als 30 v. H. seiner Jahreskapazität auf der betreffenden Strecke für die Beförderung von Fluggästen ein.

(2) Vorbehaltlich des Absatzes 1 Buchstaben a), b) und d) dürfen Irland und die Portugiesische Republik jeweils einen Flughafen der Kategorie 1 in jedem anderen Mitgliedstaat auswählen und jeweils ein Luftfahrtunternehmen bestimmen, das einen Fluglinienverkehr der fünften Freiheit zwischen diesen Flughäfen bedient, sofern keines der so bestimmten Luftfahrtunternehmen solche Rechte bei irgendeinem der Flughäfen auf mehr als einer derartigen Strecke ausüben darf. Die betreffenden Mitgliedstaaten brauchen nicht für alle Strecken das gleiche Luftfahrtunternehmen zu benennen, dürfen aber zu diesem Zweck jeweils nur ein Luftfahrtunternehmen für den Flugdienst nach jedem anderen Mitgliedstaat benennen.

(3) Dieser Artikel gilt während der Geltungsdauer dieser Entscheidung nicht für Flugdienste von oder nach spanischem Hoheitsgebiet. Während desselben Zeitraums haben die in Spanien registrierten Luftfahrtunternehmen keinen Anspruch auf Rechte der fünften Freiheit nach diesem Artikel.

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 9

Unbeschadet der Artikel 5 bis 8 ist ein Mitgliedstaat in folgenden Fällen nicht verpflichtet, einen Fluglinienverkehr zu gestatten:

- a) Der betreffende Flugplatz in diesem Staat verfügt nicht über ausreichende Einrichtungen für diesen Verkehr;
- b) die Navigationshilfen reichen für diesen Verkehr nicht aus.

Artikel 10

(1) Diese Entscheidung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, flexiblere Regelungen als in dieser Entscheidung vorgesehen zu vereinbaren oder derartige Vereinbarungen aufrechtzuerhalten.

(2) Die Bestimmungen dieser Entscheidung dürfen nicht dazu dienen, bestehende Vereinbarungen über Kapazitäten oder den Marktzugang restriktiver zu gestalten.

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten dürfen von Luftfahrtunternehmen weder verlangen, Vereinbarungen mit anderen Luftfahrtunternehmen über Bestimmungen dieser Entscheidung zu treffen, noch sie daran hindern.

Artikel 12

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

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

Artikel 13

(1) Die Kommission veröffentlicht vor dem 1. November 1989 und anschließend alle zwei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Entscheidung.

(2) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Anwendung dieser Entscheidung zusammen, insbesondere bei der Sammlung von Informationen für den Bericht nach Absatz 1.

(3) Vertrauliche Angaben, die im Rahmen der Anwendung dieser Entscheidung gewonnen werden, fallen unter das Berufsgeheimnis.

Artikel 14

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 Entscheidung.

Artikel 15

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 14. Dezember 1987.

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 dieser Entscheidung als nationale Luftverkehrsunternehmen anerkennt, als solche anerkennt:

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

ANHANG II

Liste der Kategorien von Flughäfen

<i>Kategorie 1</i>	BELGIEN:	Brussel/Bruxelles-Zaventem
	DÄNEMARK:	København-Kastrup/Roskilde
	DEUTSCHLAND:	Frankfurt/Rhein-Main, Düsseldorf-Lohausen, München-Riem
	SPANIEN:	Palma de Mallorca, Madrid/Barajas, Malaga, Las Palmas
	GRIECHENLAND:	Athinai-Hellinikon, Thessaloniki-Micra
	FRANKREICH:	Paris-Charles de Gaulle/Orly
	IRLAND:	Dublin
	ITALIEN:	Roma-Fiumicino/Ciampino, Milano-Linate/Malpensa
	NIEDERLANDE:	Amsterdam-Schiphol
	PORTUGAL:	Lisboa, Faro
<i>Kategorie 2</i>	VEREINIGTES KÖNIGREICH:	London-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton
	DEUTSCHLAND:	Hamburg-Fuhlsbüttel, Stuttgart-Echterdingen, Köln/Bonn
	SPANIEN:	Tenerifa-Sur, Barcelona, Ibiza, Alicante, Gerona
	FRANKREICH:	Marseille-Marignane, Nice-Côte d'Azur, Lyon-Satolas, Bâle-Mulhouse
	IRLAND:	Shannon
	ITALIEN:	Napoli-Capodichino, Venezia-Tessera, Catania-Fontanarossa
	LUXEMBURG:	Luxembourg-Findel
	PORTUGAL:	Funchal, Porto
<i>Kategorie 3</i>	VEREINIGTES KÖNIGREICH:	Manchester-Ringway, Birmingham-Elmdon, Glasgow-Abbotsinch
	Alle anderen offiziell für den internationalen Fluglinienverkehr geöffneten Flugplätze.	

Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Der Rat hat die nachstehende Mitteilung von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland erhalten:

Die Bundesrepublik Deutschland hat bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunden zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften erklärt, daß diese Verträge auch für das Land Berlin gelten. Sie hat gleichzeitig erklärt, daß die Rechte und Verantwortlichkeiten Frankreichs, des Vereinigten Königreichs und der Vereinigten Staaten in bezug auf Berlin unberührt bleiben. Im Hinblick auf die Tatsache, daß die zivile Luftfahrt zu den Bereichen gehört, in denen sich die genannten Staaten Befugnisse in Berlin ausdrücklich vorbehalten haben, und nach Konsultationen mit den Regierungen dieser Staaten weist die Bundesregierung darauf hin, daß die Richtlinie des Rates über Tarife im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten und die Entscheidung des Rates über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten und über den Zugang von Luftfahrtunternehmen zu Strecken des Fluglinienverkehrs zwischen Mitgliedstaaten das Land Berlin nicht einbeziehen sowie daß die Verordnung des Rates über die Einzelheiten der Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr im Land Berlin keine Anwendung finden.
