

Amtsblatt

der Europäischen Gemeinschaften

ISSN 0376-9453

L 240

35. Jahrgang

24. August 1992

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

- ★ **Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen** 1
- ★ **Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs** 8
- ★ **Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten** 15
- ★ **Verordnung (EWG) Nr. 2410/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen** 18
- ★ **Verordnung (EWG) Nr. 2411/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr** 19

1

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2407/92 DES RATES

vom 23. Juli 1992

über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen

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:

Es ist von Bedeutung, gemäß Artikel 8a des Vertrages bis zum 31. Dezember 1992 eine Luftverkehrspolitik für den Binnenmarkt festzulegen.

Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Im Bereich des Luftverkehrs sind bei der Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs die Besonderheiten dieses Wirtschaftszweigs zu berücksichtigen.

In der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 des Rates vom 24. Juli 1990 über den Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strecken des innergemeinschaftlichen Linienflugverkehrs und über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftverkehrsunternehmen im Linienflugverkehr zwischen Mitgliedstaaten ⁽⁴⁾ hat der Rat festgelegt, daß spätestens ab dem 1. Juli 1992 gemeinsame Vorschriften über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen zur Anwendung gelangen müssen.

Es ist jedoch erforderlich, den Mitgliedstaaten zur Anwendung dieser Verordnung einen angemessenen Aufschub bis zum 1. Januar 1993 einzuräumen.

Die Bestimmungen über Sitz und Kontrolle eines Unternehmens, das einen Antrag auf eine Betriebsgenehmigung stellt, dürfen nicht diskriminierend sein.

Zur Sicherstellung zuverlässiger und angemessener Dienstleistungen ist zu gewährleisten, daß die Luftfahrtunternehmen stets auf einer wirtschaftlich soliden Grundlage und einem hohen Sicherheitsniveau operieren.

Zum Schutz des Verbrauchers und anderer Betroffener gilt es sicherzustellen, daß die Luftfahrtunternehmen ausreichend haftpflichtversichert sind.

Innerhalb des Binnenmarktes sollen Luftfahrtunternehmen an einem beliebigen Ort in der Gemeinschaft als Eigentum eingetragene Luftfahrzeuge nutzen können, und zwar unbeschadet der Zuständigkeiten des genehmigten Mitgliedstaats in bezug auf die technische Eignung des Luftfahrtunternehmens.

Es soll auch möglich sein, außerhalb der Gemeinschaft eingetragene Luftfahrzeuge für kurze Zeit unter außergewöhnlichen Umständen zu leasen, sofern die Sicherheitsvorschriften den innerhalb der Gemeinschaft geltenden Vorschriften gleichwertig sind.

Die Verfahren zur Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen sollen transparent und nichtdiskriminierend sein —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Diese Verordnung betrifft die Voraussetzungen für die Erteilung und die Aufrechterhaltung von Betriebsgenehmigungen durch die Mitgliedstaaten an in der Gemeinschaft niedergelassene Luftfahrtunternehmen.

(1) ABl. Nr. C 258 vom 4. 10. 1991, S. 2.

(2) ABl. Nr. C 125 vom 18. 5. 1992, S. 140.

(3) ABl. Nr. C 169 vom 6. 7. 1992, S. 15.

(4) ABl. Nr. L 217 vom 11. 8. 1990, S. 8.

(2) Die Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb und/oder mit ultraleichten Motorflugzeugen sowie Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flughäfen verbunden ist, fallen nicht unter diese Verordnung. Für diese Fälle gelten die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für Betriebsgenehmigungen, soweit vorhanden, sowie die gemeinschaftlichen und die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator's Certificate, AOC).

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet

- a) „Unternehmen“ jede natürliche oder juristische Person mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht sowie jede amtliche Einrichtung, unabhängig davon, ob diese eine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder nicht;
- b) „Luftfahrtunternehmen“ ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;
- c) „Betriebsgenehmigung“ eine Genehmigung, die einem Unternehmen vom zuständigen Mitgliedstaat erteilt wird und das Unternehmen je nach den Angaben in der Genehmigung berechtigt, Fluggäste, Post und/oder Fracht im gewerblichen Luftverkehr zu befördern;
- d) „Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)“ eine von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten einem Unternehmen oder einer Gruppe von Unternehmen ausgestellte Urkunde, in der dem betreffenden Luftverkehrsbetreiber bescheinigt wird, daß er über die fachliche Eignung und Organisation verfügt, um den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen für die im Zeugnis genannten Luftverkehrstätigkeiten zu gewährleisten;
- e) „Wirtschaftsplan“ eine genaue Beschreibung der vom Luftfahrtunternehmen beabsichtigten gewerblichen Tätigkeiten in dem betreffenden Zeitraum, insbesondere in bezug auf die Marktentwicklung und die Investitionsvorhaben einschließlich ihrer finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen;
- f) „Ertragsrechnung“ eine genaue Aufstellung der Erträge und Aufwendungen für den betreffenden Zeitraum mit einer Aufschlüsselung in luftverkehrsspezifische und andere Tätigkeiten sowie in finanzielle und nichtfinanzielle Bestandteile;
- g) „tatsächliche Kontrolle“ eine Beziehung, die durch Rechte, Verträge oder andere Mittel, die einzeln oder zusammen und unter Berücksichtigung der tatsächlichen und rechtlichen Umstände die Möglichkeit bieten, unmittelbar oder mittelbar einen bestimmenden Einfluß auf das Unternehmen auszuüben, begründet ist, insbesondere durch
 - a) das Recht, die Gesamtheit oder Teile des Vermögens des Unternehmens zu nutzen,
 - b) Rechte oder Verträge, die einen bestimmten Einfluß auf die Zusammensetzung, das Abstimmungsverhalten oder die Beschlüsse der Organe des Unternehmens oder in anderer Weise einen bestimmenden Einfluß auf die Führung des Geschäfts des Unternehmens gewähren.

Artikel 3

(1) Unbeschadet von Artikel 5 Absatz 5 erteilen die Mitgliedstaaten Betriebsgenehmigungen nicht oder erhalten ihre Gültigkeit nicht aufrecht, wenn die Voraussetzungen dieser Verordnung nicht erfüllt sind.

(2) Ein Unternehmen, das die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllt, hat Anspruch auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung. Mit einer solchen Genehmigung werden keinerlei Rechte auf Zugang zu bestimmten Strecken oder Märkten erteilt.

(3) Unbeschadet von Artikel 1 Absatz 2 darf ein in der Gemeinschaft niedergelassenes Unternehmen im Gebiet der Gemeinschaft Fluggäste, Post und/oder Fracht im gewerblichen Luftverkehr nur befördern, wenn ihm eine entsprechende Betriebsgenehmigung erteilt worden ist.

Betriebsgenehmigung

Artikel 4

(1) Ein Mitgliedstaat erteilt einem Luftfahrtunternehmen eine Betriebsgenehmigung nur,

- a) wenn die Hauptniederlassung und, soweit vorhanden, der eingetragene Sitz des Unternehmens sich in diesem Mitgliedstaat befinden und
- b) wenn dessen Haupttätigkeit der Luftverkehr ist, sei es allein oder in Verbindung mit jeder sonstigen Form des gewerblichen Betriebs von Luftfahrzeugen oder der Instandsetzung und Wartung von Luftfahrzeugen.

(2) Unbeschadet der Abkommen und Übereinkommen, bei denen die Gemeinschaft Vertragspartei ist, muß das Unternehmen sich derzeit und auch weiterhin unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten und/oder von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten befinden. Es muß zu jeder Zeit von diesen Staaten oder deren Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert werden.

(3) a) Unbeschadet der Absätze 2 und 4 behalten die Luftfahrtunternehmen, die gemäß Anhang I der Verordnungen (EWG) Nr. 2343/90 und (EWG) Nr. 294/91 des Rates vom 4. Februar 1991 über den Betrieb von Luftfrachtdiensten zwischen Mitgliedstaaten⁽¹⁾ bereits anerkannt sind, ihre Rechte im Rahmen dieser Verordnung und der mit ihr zusammenhängenden Verordnungen, solange sie den übrigen Verpflichtungen aufgrund dieser Verordnung nachkommen und nach wie vor unmittelbar oder mittelbar durch dieselben Drittländer und/oder Staatsangehörige desselben Drittlands kontrolliert werden, die diese Kontrolle zum Zeitpunkt der Annahme dieser Verordnung ausübten. Diese Kontrolle kann jedoch jederzeit den Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten übertragen werden.

(1) ABl. Nr. L 36 vom 8. 2. 1991, S. 1.

- b) Die Möglichkeiten für den Kauf oder Verkauf von Anteilen gemäß Buchstabe a) gelten nicht für Staatsangehörige, die an einem Luftfahrtunternehmen eines Drittlands ein erhebliches Interesse haben.

(4) Jedes Unternehmen, das unmittelbar oder mittelbar einen Anteil am maßgeblichen Aktienbesitz an einem Luftfahrtunternehmen hält, muß die Voraussetzungen des Absatzes 2 erfüllen.

(5) Ein Luftfahrtunternehmen muß dem für die Betriebsgenehmigung zuständigen Mitgliedstaat auf Verlangen jederzeit nachweisen können, daß es die Voraussetzungen dieses Artikels erfüllt. Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats, ob die Voraussetzungen dieses Artikels erfüllt werden, und trifft erforderlichenfalls eine Entscheidung.

Artikel 5

(1) Ein Lufttransportunternehmen, das einen erstmaligen Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung stellt, muß

- a) den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt, glaubhaft nachweisen können, daß es seinen unter realistischen Annahmen festgelegten derzeitigen und möglichen Verpflichtungen während eines Zeitraums von 24 Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit jederzeit nachkommen kann;
- b) den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt, glaubhaft nachweisen können, daß es für seine unter realistischen Annahmen ermittelten fixen und variablen Kosten der Tätigkeit gemäß seinen Wirtschaftsplänen während eines Zeitraums von drei Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit ohne Berücksichtigung von Betriebseinnahmen aufkommen kann.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 unterbreitet der Antragsteller einen Wirtschaftsplan für mindestens die ersten beiden Jahre der Tätigkeit. Aus dem Wirtschaftsplan müssen ferner die finanziellen Verflechtungen zwischen dem Antragsteller und sonstigen gewerblichen Tätigkeiten hervorgehen, an denen der Antragsteller entweder direkt oder über verbundene Unternehmen beteiligt ist. Der Antragsteller hat ferner alle sachdienlichen Auskünfte, insbesondere die Angaben gemäß Abschnitt A des Anhangs, beizubringen.

(3) Ein Luftfahrtunternehmen meldet der Genehmigungsbehörde im voraus Pläne für den Betrieb eines neuen Linienverkehrs oder eines Gelegenheitsverkehrs nach einem Kontinent oder in ein Gebiet der Welt, die bisher nicht angeflogen wurden, Änderungen der Art oder der Anzahl der eingesetzten Luftfahrzeuge oder eine wesentliche Änderung der Größenordnung ihrer Tätigkeiten. Sie meldet ferner im voraus alle beabsichtigten Zusammenschlüsse oder Übernahmen, und sie meldet der Genehmigungsbehörde binnen vierzehn Tagen jede Änderung des Eigentums an Einzelbeteiligungen, die 10% oder mehr des gesamten Beteiligungskapitals des Luftfahrtunternehmens oder seiner Mutter- oder der letztlichen Dachgesellschaft ausmachen. Die Unterbreitung eines zwölfmonatigen Wirt-

schaftsplans zwei Monate vor dem Bezugszeitraum stellt in bezug auf die in diesem Wirtschaftsplan enthaltenen Änderungen des laufenden Betriebs und/oder seiner Bestandteile eine ausreichende Meldung im Sinne dieses Absatzes dar.

(4) Ist die Genehmigungsbehörde der Auffassung, daß die gemäß Absatz 3 gemeldeten Änderungen für die Finanzlage des Luftfahrtunternehmens von erheblicher Bedeutung sind, so verlangt sie, daß ein überarbeiteter Wirtschaftsplan, in den die betreffenden Änderungen eingeflossen sind und der einen Zeitraum von mindestens zwölf Monaten ab seiner Erstellung abdeckt, sowie alle sachdienlichen Auskünfte einschließlich der Angaben gemäß Abschnitt B des Anhangs vorgelegt werden, damit beurteilt werden kann, ob das Luftfahrtunternehmen seinen bestehenden und möglichen Verpflichtungen während dieses zwölfmonatigen Zeitraums nachkommen kann. Die Entscheidung der Genehmigungsbehörde bezüglich dieses überarbeiteten Wirtschaftsplans ergeht innerhalb von drei Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Angaben.

(5) Die Genehmigungsbehörden können jederzeit und in jedem Fall, in dem es klare Hinweise dafür gibt, daß ein von ihnen genehmigtes Luftfahrtunternehmen finanzielle Probleme hat, die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens bewerten und die Genehmigung aussetzen oder widerrufen, wenn sie nicht mehr davon überzeugt sind, daß das Luftfahrtunternehmen während eines Zeitraums von zwölf Monaten seinen tatsächlichen und möglichen Verpflichtungen nachkommen kann. Die Genehmigungsbehörden können in Fällen, in denen das Luftfahrtunternehmen eine finanzielle Umstrukturierung vornimmt, auch eine vorläufige Genehmigung erteilen, sofern die Sicherheit nicht beeinträchtigt ist.

(6) Das Luftfahrtunternehmen muß seinen Genehmigungsbehörden in jedem Geschäftsjahr ohne unangemessene Verzögerung den geprüften Abschluß für das vorangegangene Geschäftsjahr vorlegen. Das Luftfahrtunternehmen muß jederzeit auf Anfrage der Genehmigungsbehörden die für die Anwendung des Absatzes 5 erforderlichen Auskünfte, insbesondere die Angaben gemäß Abschnitt C des Anhangs, beibringen.

(7) a) Die Absätze 1, 2, 3, 4 und 6 gelten nicht für Luftfahrtunternehmen, die ausschließlich Luftfahrzeuge unter zehn Tonnen Starthöchstgewicht und/oder mit weniger als zwanzig Sitzplätzen betreiben. Derartige Luftfahrtunternehmen müssen jederzeit in der Lage sein, den Nachweis zu erbringen, daß ihr Nettokapital sich auf mindestens 80 000 ECU beläuft, oder aber auf Aufforderung der Genehmigungsbehörde die für die Anwendung des Absatzes 5 erforderlichen Auskünfte vorzulegen. Ein Mitgliedstaat kann jedoch die Absätze 1, 2, 3, 4 und 6 auf die Luftfahrtunternehmen anwenden, denen er eine Betriebsgenehmigung erteilt hat und die einen Linienverkehr betreiben oder deren Umsatz 3 Millionen ECU jährlich überschreitet.

- b) Die Kommission kann nach Konsultation der Mitgliedstaaten gegebenenfalls die in Buchstabe a) genannten Beträge erhöhen, wenn die wirtschaftliche Entwicklung eine solche Entscheidung notwendig macht. Eine solche Änderung wird im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.
- c) Jeder Mitgliedstaat kann innerhalb eines Monats den Rat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann unter außergewöhnlichen Umständen innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine anderslautende Entscheidung treffen.

Artikel 6

(1) Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats, die für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung von Personen, die auf Dauer die tatsächliche Leitung der Geschäfte des Unternehmens übernehmen, ein Führungszeugnis oder eine Bescheinigung darüber, daß die Betroffenen nicht in Konkurs geraten sind, verlangt oder die Genehmigung bei schwerwiegendem standeswidrigem Verhalten oder bei einer strafbaren Handlung aussetzt oder widerruft, erkennt bei Angehörigen anderer Mitgliedstaaten die von den zuständigen Behörden des Heimat- oder Herkunftsmitgliedstaats ausgestellten Bescheinigungen, aus denen hervorgeht, daß diesen Anforderungen Genüge geleistet wird, als ausreichenden Nachweis an.

Werden von den zuständigen Stellen des Heimat- oder Herkunftsmitgliedstaats die in Unterabsatz 1 genannten Dokumente nicht ausgestellt, so werden sie durch eine eidesstattliche Erklärung — oder in den Mitgliedstaaten, in denen es keine eidesstattliche Erklärung gibt, durch eine feierliche Erklärung — ersetzt, die der Betreffende vor einer zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde oder gegebenenfalls vor einem Notar oder einer entsprechend bevollmächtigten Berufsorganisation des Heimat- oder Herkunftsmitgliedstaats abgegeben hat, die eine diese eidesstattliche oder feierliche Erklärung bestätigende Bescheinigung ausstellen.

(2) Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats kann verlangen, daß die Nachweise und Bescheinigungen nach Absatz 1 bei ihrer Vorlage nicht älter als drei Monate sind.

Artikel 7

Ein Luftfahrtunternehmen muß gegen die im Rahmen seiner Haftpflicht zu ersetzenden Schäden, die insbesondere Fluggästen, an Gepäck, an Fracht, an Post und Dritten durch Unfälle entstehen können, versichert sein.

Artikel 8

(1) Für die Erteilung oder Aufrechterhaltung einer Betriebsgenehmigung wird nicht vorgeschrieben, daß ein Luftfahrtunternehmen Eigentümer von Luftfahrzeugen sein muß; die Mitgliedstaaten verlangen jedoch, daß Luftfahrtunternehmen, denen sie eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, entweder als Eigentümer oder im Rahmen einer Form eines Leasingvertrags über mindestens ein Luftfahrzeug verfügen.

(2) a) Unbeschadet des Absatzes 3 ist ein Luftfahrzeug, das von einem Luftfahrtunternehmen eingesetzt wird, je nach Wahl des Mitgliedstaats, der die Betriebsgenehmigung erteilt, in dessen nationales Register oder innerhalb der Gemeinschaft einzutragen.

b) Ist ein Leasingvertrag für ein innerhalb der Gemeinschaft eingetragenes Luftfahrzeug nach Artikel 10 als annehmbar befunden worden, so verlangt der Mitgliedstaat nicht, daß dieses Luftfahrzeug in seinem Register eingetragen wird, sofern dadurch bauliche Veränderungen an dem Luftfahrzeug erforderlich würden.

(3) Bei Leasingverträgen mit kurzer Laufzeit, die vom Luftfahrtunternehmen zur Deckung eines vorübergehenden Bedarfs geschlossen werden, oder unter außergewöhnlichen Umständen kann ein Mitgliedstaat Ausnahmen von Absatz 2 Buchstabe a) zulassen.

(4) Bei der Anwendung von Absatz 2 Buchstabe a) genehmigt ein Mitgliedstaat vorbehaltlich der geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich der Vorschriften über die Erteilung von Lufttüchtigkeitszeugnissen unverzüglich und ohne Erhebung diskriminierender Eintragungsgebühren die Eintragung von Luftfahrzeugen, die Eigentum von Staatsangehörigen anderer Mitgliedstaaten sind, in seinem nationalen Register sowie die Umtragung aus den Registern anderer Mitgliedstaaten. Außer den üblichen Eintragungsgebühren wird auf die Umschreibung von Luftfahrzeugen keine zusätzliche Gebühr erhoben.

Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC)

Artikel 9

(1) Voraussetzung für die Erteilung und die jederzeitige Gültigkeit einer Betriebsgenehmigung ist der Besitz eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses, in dem die unter die Betriebsgenehmigung fallenden Tätigkeiten festgelegt sind und das den Kriterien der einschlägigen Verordnung des Rates entspricht.

(2) Bis zum Beginn der Anwendung der Verordnung gemäß Absatz 1 gelten die einzelstaatlichen Regelungen für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis oder gleichwertige Zeugnisse für Luftverkehrsbetreiber.

Artikel 10

(1) Damit die Einhaltung der Sicherheitsstandards und der rechtlichen Verantwortlichkeiten gewährleistet wird, holt ein Luftfahrtunternehmen, das ein Luftfahrzeug eines anderen Unternehmens benutzt oder einem anderen Unternehmen ein Luftfahrzeug überläßt, von der zuständigen Genehmigungsbehörde im voraus die Genehmigung für den Betrieb ein. Die Genehmigungsbedingungen sind Teil des Leasingvertrags zwischen den Parteien.

(2) Die Mitgliedstaaten genehmigen einem Luftfahrtunternehmen, dem sie eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, Leasingverträge über Luftfahrzeuge mit Besatzung nur unter der Voraussetzung, daß Sicherheitsanforderungen erfüllt sind, die denen des Artikels 9 entsprechen.

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 11

(1) Betriebsgenehmigungen gelten so lange, wie das Luftfahrtunternehmen den Verpflichtungen nach dieser Verordnung nachkommt. Ein Mitgliedstaat kann jedoch vorschreiben, daß ein Jahr nach Erteilung einer neuen Genehmigung und danach alle fünf Jahre eine Überprüfung stattfindet.

(2) Hat ein Luftfahrtunternehmen sechs Monate lang den Betrieb eingestellt oder hat es innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung der Betriebsgenehmigung seinen Betrieb nicht aufgenommen, so entscheidet der zuständige Mitgliedstaat, ob die Betriebsgenehmigung erneut zur Genehmigung vorzulegen ist.

(3) Bei einer Änderung eines oder mehrerer Umstände, die sich auf die rechtlichen Gegebenheiten des betreffenden Unternehmens auswirken, und insbesondere im Falle von Unternehmenszusammenschlüssen oder -übernahmen, die Luftfahrtunternehmen betreffen, denen die Mitgliedstaaten eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, entscheiden die Mitgliedstaaten, ob die Betriebsgenehmigung erneut zur Genehmigung vorzulegen ist. Das oder die betreffenden Luftfahrtunternehmen können ihren Betrieb fortsetzen, es sei denn, die Genehmigungsbehörde gelangt zu der Auffassung, daß die Sicherheit gefährdet ist, und begründet dies.

Artikel 12

Ein Mitgliedstaat darf nicht zulassen, daß ein Luftfahrtunternehmen, gegen das ein Insolvenzverfahren oder ein ähnliches Verfahren eingeleitet wird, seine Betriebsgenehmigung behält, wenn die zuständige Stelle des betreffenden Mitgliedstaats davon überzeugt ist, daß realistische Aussichten auf eine erfolversprechende Sanierung innerhalb vertretbarer Zeit nicht gegeben sind.

Artikel 13

(1) Die Verfahren für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen werden von dem betroffenen Mitgliedstaat bekanntgemacht; die Kommission wird hiervon unterrichtet.

(2) Der betroffene Mitgliedstaat entscheidet unter Berücksichtigung aller verfügbaren Fakten so bald wie möglich — spätestens jedoch drei Monate nach Erhalt aller erforderlichen Informationen — über den Antrag. Die Entscheidung wird dem antragstellenden Unternehmen mitgeteilt. Eine Ablehnung des Antrags ist zu begründen.

(3) Ein Lufttransportunternehmen, dessen Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung abgelehnt worden ist, kann die Kommission anrufen. Gelangt die Kommission zu der Auffassung, daß die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt worden sind, äußert sie sich unbeschadet des Artikels 169 des Vertrages zur richtigen Auslegung der Verordnung.

(4) Die Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erteilung oder den Widerruf von Betriebsgenehmigungen werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

Artikel 14

(1) Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch Artikel 4 übertragenen Aufgaben von den betroffenen Mitgliedstaaten alle erforderlichen Auskünfte einholen. Sie stellen sicher, daß Luftfahrtunternehmen, denen sie eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, solche Auskünfte ebenfalls erteilen.

(2) Werden die verlangten Auskünfte nicht innerhalb der von der Kommission festgesetzten Frist oder nicht vollständig erteilt, so fordert die Kommission diese im Wege einer an den betroffenen Mitgliedstaat gerichteten Entscheidung an. Die Entscheidung bezeichnet die verlangten Auskünfte und setzt eine angemessene Frist für deren Erteilung.

(3) Werden Auskünfte nach Absatz 2 nicht innerhalb der festgesetzten Frist erteilt oder hat das Luftfahrtunternehmen nicht anderweitig nachgewiesen, daß es den Anforderungen des Artikels 4 genügt, so unterrichtet die Kommission — außer bei Vorliegen besonderer Umstände — umgehend alle Mitgliedstaaten über die Lage. Bis zur Unterrichtung durch die Kommission über die Vorlage von Nachweisen, daß die betreffenden Anforderungen erfüllt sind, können die Mitgliedstaaten alle Marktzugangsrechte aussetzen, auf die das Luftverkehrsunternehmen nach der Verordnung Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs⁽¹⁾ Anspruch hat.

Artikel 15

Zusätzlich zu den Bestimmungen dieser Verordnung muß das Luftfahrtunternehmen auch die mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden Bestimmungen des einzelstaatlichen Rechts beachten.

Artikel 16

Unbeschadet von Artikel 3 Absatz 1 bleiben die in einem Mitgliedstaat zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung geltenden Betriebsgenehmigungen vorbehaltlich der ihnen zugrundeliegenden Rechtsvorschriften für die Dauer von höchstens einem Jahr gültig; hiervon ausgenommen ist Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b), für den ein Zeitraum von höchstens drei Jahren gilt; innerhalb dieser Zeiträume treffen die Luftfahrtunternehmen, die solche Betriebsgenehmigungen besitzen, die erforderlichen Vorkehrungen, um allen Vorschriften dieser Verordnung nachzukommen. Im Sinne dieses Artikels werden als Lufttransportunternehmen mit Betriebsgenehmigung auch die Lufttransportunternehmen betrachtet, die zum Zeitpunkt des

(¹) Siehe Seite 8 dieses Amtsblatts.

Inkrafttretens dieser Verordnung rechtmäßig mit einem gültigen Luftverkehrsbescheinigungsbogen tätig waren, jedoch keine solche Betriebsgenehmigungen besaßen.

Artikel 4 Absätze 2, 3, 4 und 5 und Artikel 9 bleiben von diesem Artikel unberührt; Luftfahrtunternehmen, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung aufgrund von Ausnahmen tätig waren, können dies während eines nicht über die genannten Fristen hinausgehenden Zeitraums jedoch auch weiterhin tun, bis die Mitgliedstaaten geprüft haben, ob die Bedingungen des Artikels 4 erfüllt werden.

Artikel 17

Bevor die Mitgliedstaaten Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieser Verordnung erlassen,

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

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1992.

konsultieren sie die Kommission; sie unterrichten die Kommission über die getroffenen Maßnahmen.

Artikel 18

(1) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung zusammen.

(2) Die in Anwendung dieser Verordnung erteilten vertraulichen Auskünfte unterliegen der Geheimhaltungspflicht.

Artikel 19

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. COPE

ANHANG

ANGABEN IN VERBINDUNG MIT ARTIKEL 5
ÜBER DIE FINANZIELLE EIGNUNG VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

- A. Angaben, die bei einer erstmaligen Antragstellung hinsichtlich der finanziellen Eignung vorzulegen sind**
1. Der letzte Stand der Ertragsrechnung und, sofern verfügbar, der geprüfte Abschluß des vorausgegangenen Geschäftsjahres.
 2. Eine Plan-Bilanz einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung für die kommenden zwei Jahre.
 3. Ausgangsdaten für geplante Aufwendungen und Erträge bei Posten wie Treibstoff, Flugpreisen und Luftfrachtraten, Löhnen und Gehältern, Wartung, Abschreibung, Wechselkursschwankungen, Flughafengebühren, Versicherung usw.; Verkehrs-/Ertragsprognosen.
 4. Angaben zu den Anlaufkosten im Zeitraum zwischen der Antragstellung und dem Beginn der Tätigkeit, mit Erläuterung des entsprechenden Finanzierungskonzepts.
 5. Angaben zu bestehenden und geplanten Finanzierungsquellen.
 6. Angaben zu den Gesellschaftern, einschließlich Angabe der Staatsangehörigkeit und der Art der zu haltenden Anteile, sowie die Satzung. Gehört der Antragsteller einer Unternehmensgruppe an, so sollten Angaben zur Beziehung zwischen den Unternehmen gemacht werden.
 7. Cash-flow-Prognosen und Liquiditätspläne für die ersten beiden Jahre nach Beginn der Tätigkeit.
 8. Angaben zur Finanzierung des Kaufs/zum Leasing von Luftfahrzeugen, bei Leasing einschließlich Vertragsbedingungen.
- B. Angaben, die zur Beurteilung der weiteren finanziellen Eignung von Genehmigungsinhabern erforderlich sind, wenn diese eine für ihre Finanzlage erhebliche Veränderung ihrer Strukturen oder Tätigkeiten planen**
1. Erforderlichenfalls der letzte Stand der intern aufgestellten Bilanz und der geprüfte Abschluß des vorausgegangenen Geschäftsjahres.
 2. Genaue Angaben zu allen geplanten Änderungen, z. B. Änderung der Art des Dienstes, beabsichtigte Übernahmen oder Zusammenschlüsse, Änderungen hinsichtlich des Gesellschaftskapitals, Änderungen hinsichtlich der Gesellschafter usw.
 3. Eine Plan-Bilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung für das laufende Geschäftsjahr einschließlich aller geplanten Änderungen der Struktur oder der Tätigkeiten, die für die Finanzlage erheblich sind.
 4. Zahlenangaben über zurückliegende und geplante Aufwendungen und Erträge bei Posten wie Kraftstoff, Flugpreisen und Luftfrachtraten, Löhnen und Gehältern, Wartung, Abschreibung, Wechselkursschwankungen, Flughafengebühren, Versicherung usw.; Verkehrs-/Ertragsprognosen.
 5. Cash-flow-Prognosen und Liquiditätspläne für das kommende Jahr, einschließlich aller geplanten Änderungen der Struktur oder der Tätigkeiten, die für die Finanzlage erheblich sind.
 6. Angaben zur Finanzierung des Kaufs/zum Leasen von Luftfahrzeugen, bei Leasing einschließlich Vertragsbedingungen.
- C. Angaben, die zur Beurteilung der weiteren finanziellen Eignung bisheriger Genehmigungsinhaber erforderlich sind**
1. Geprüfter Abschluß, der spätestens sechs Monate nach Ablauf des betreffenden Zeitraums zur Verfügung stehen muß, und erforderlichenfalls der letzte Stand der intern aufgestellten Bilanz.
 2. Eine Plan-Bilanz einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung für das kommende Jahr.
 3. Zahlenangaben über zurückliegende und geplante Aufwendungen und Erträge bei Posten wie Kraftstoffpreisen, Löhnen und Gehältern, Wartung, Abschreibung, Wechselkursschwankungen, Flughafengebühren, Versicherung usw.; Verkehrs-/Ertragsprognosen.
 4. Cash-flow-Prognosen und Liquiditätspläne für das kommende Jahr.

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2408/92 DES RATES

vom 23. Juli 1992

über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs

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:

Es ist von Bedeutung, gemäß Artikel 8a des Vertrages bis zum 31. Dezember 1992 eine Luftverkehrspolitik für den Binnenmarkt festzulegen.

Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Die Entscheidung 87/602/EWG 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 ⁽⁴⁾ sowie die Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 des Rates vom 24. Juli 1990 über den Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strecken des innergemeinschaftlichen Linienflugverkehrs und über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftverkehrsunternehmen im Linienflugverkehr zwischen Mitgliedstaaten ⁽⁵⁾ bilden erste Schritte zur Verwirklichung des Binnenmarkts im Hinblick auf den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Linienflugverkehrs.

Nach der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 muß der Rat bis spätestens 30. Juni 1992 über ihre Änderung entscheiden.

Der Rat hat in der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 zudem festgelegt, daß spätestens ab 1. Juli 1992 Vorschriften zur Regelung der Streckengenehmigung für Luftfahrtunternehmen zur Anwendung gelangen müssen.

Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 sind zum 1. Januar 1993 die Kapazitätsbeschränkungen zwischen den Mitgliedstaaten aufzuheben.

Der Rat hat in der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 ferner bekräftigt, daß Kabotagerechte fester Bestandteil des Binnenmarkts sind.

Am 2. Dezember 1987 haben in London das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich in einer gemeinsamen Erklärung ihrer Minister für auswärtige Angelegenheiten eine engere Zusammenarbeit bei der Benutzung des Flugplatzes Gibraltar vereinbart; diese Vereinbarung ist noch nicht wirksam.

Das Luftverkehrssystem auf den griechischen Inseln und den Atlantikinseln, die die autonome Region Azoren bilden, ist gegenwärtig nicht ausreichend entwickelt. Daher sind Flughäfen auf diesen Inseln vorübergehend von dieser Verordnung auszunehmen.

Beschränkungen der Mehrfachbenennung und der Verkehrsrechte der fünften Freiheit müssen abgebaut und Kabotagerechte schrittweise eingeführt werden, um die Entwicklung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft zu beleben und die Leistungen für die Benutzer zu verbessern.

Für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die zur Aufrechterhaltung einer angemessenen Flugverkehrsanbindung bestimmter inländischer Gebiete erforderlich sind, müssen unter bestimmten Umständen besondere Vorschriften gelten.

Ebenso müssen für neu eingerichtete Flugdienste zwischen Regionalflughäfen besondere Bestimmungen gelten.

Aus Gründen der Luftverkehrsplanung ist den Mitgliedstaaten das Recht einzuräumen, nichtdiskriminierende Regeln für die Aufteilung des Luftverkehrs auf die einzelnen Flughäfen eines Flughafensystems festzulegen.

Die Ausübung von Verkehrsrechten muß mit den betrieblichen Bestimmungen über Sicherheit, Umweltschutz und Bedingungen für den Zugang zu Flughäfen in Einklang stehen und so gehandhabt werden, daß es zu keiner Diskriminierung kommt.

In Anbetracht der Überlastungs- bzw. Umweltprobleme muß es möglich sein, die Ausübung von Verkehrsrechten in einigen Punkten zu beschränken.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 258 vom 4. 10. 1991, S. 10.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 125 vom 18. 5. 1992, S. 146.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 169 vom 6. 7. 1992, S. 15.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1987, S. 19.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 217 vom 11. 8. 1990, S. 8.

Angesichts der Wettbewerbssituation auf dem Markt empfiehlt es sich, Maßnahmen zu treffen, um Luftfahrtunternehmen vor unvermeidbaren wirtschaftlichen Auswirkungen zu bewahren.

Die Pflichten der Mitgliedstaaten und der Luftfahrtunternehmen bei der Erteilung der erforderlichen Auskünfte sind im einzelnen festzulegen.

Für gleichartige Flugdienste sollen einheitliche Kriterien zur Beurteilung des Marktzugangs gelten.

Alle Fragen des Marktzugangs sollen in ein und derselben Verordnung des Rates behandelt werden.

Diese Verordnung ersetzt zum Teil die Verordnungen (EWG) Nr. 2343/90 und (EWG) Nr. 294/91 des Rates vom 4. Februar 1991 über den Betrieb von Luftfrachtdiensten zwischen Mitgliedstaaten ⁽¹⁾ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Diese Verordnung betrifft den Zugang zu Strecken in der Gemeinschaft im Linienflug- und im Gelegenheitsflugverkehr.

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

(3) Die Anwendung dieser Verordnung 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 über den Zeitpunkt der Anwendung unterrichten.

(4) Flugplätze auf den griechischen Inseln sowie auf den atlantischen Inseln, die die autonome Region Azoren bilden, sind bis zum 30. Juni 1993 von der Anwendung dieser Verordnung ausgenommen. Falls der Rat auf Vorschlag der Kommission nicht anders entscheidet, gilt diese Ausnahme für einen weiteren Zeitraum von fünf Jahren und kann danach nochmals um fünf Jahre verlängert werden.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet

a) „Luftfahrtunternehmen“ ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;

- b) „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ⁽²⁾ ausgestellt wurde;
- c) „Flugdienst“ einen Flug oder eine Folge von Flügen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post;
- d) „Linienflugverkehr“ eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:
- i) Sie werden mit Luftfahrzeugen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post durchgeführt, wobei für jeden Flug der Öffentlichkeit Sitzplätze zum Einzelkauf — entweder bei dem Luftfahrtunternehmen oder bei dessen bevollmächtigten Agenturen — angeboten werden;
 - ii) sie dienen der Beförderung zwischen zwei oder mehr Flughäfen 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;
- e) „Flug“ einen Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Zielflughafen;
- f) „Verkehrsrecht“ das Recht eines Luftfahrtunternehmens zur Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post auf einem Flugdienst zwischen zwei Flughäfen der Gemeinschaft;
- g) „Nur-Sitzplatz-Verkauf“ den Verkauf ausschließlich von Sitzplätzen — ohne Zusatzleistungen wie Unterbringung — durch das Luftfahrtunternehmen, seine bevollmächtigten Agenturen oder einen Charterer unmittelbar an die Öffentlichkeit;
- h) „betroffener Mitgliedstaat/betroffene Mitgliedstaaten“ den oder die Mitgliedstaaten, in dem oder zwischen denen der betreffende Flugverkehr durchgeführt wird;
- i) „beteiligter Mitgliedstaat/beteiligte Mitgliedstaaten“ den oder die betroffenen Mitgliedstaaten und den oder die Mitgliedstaaten, in dem oder in denen den jeweiligen Luftfahrtunternehmen, die den Flugverkehr durchführen, eine Betriebserlaubnis erteilt wurde;
- j) „Registrierungsstaat“ den Mitgliedstaat, in dem die Betriebsgenehmigung gemäß Buchstabe b) ausgestellt worden ist;
- k) „Flughafen“ jeden Platz in einem Mitgliedstaat, der für den gewerblichen Luftverkehr offensteht;
- l) „Regionalflughafen“ jeden Flughafen, der nicht als Flughafen der Kategorie 1 im Verzeichnis des Anhangs I aufgeführt ist;
- m) „Flughafensystem“ zwei oder mehr Flughäfen, die, wie in Anhang II angegeben, als Einheit dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen;

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 36 vom 8. 2. 1991. S. 1.

⁽²⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

- n) „Kapazität“ die Anzahl von Sitzplätzen, die im Linienflugverkehr auf einer Strecke während eines bestimmten Zeitraums jedermann angeboten werden;
- o) „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ die Verpflichtung eines Luftfahrtunternehmens, auf Strecken, für die ihm ein Mitgliedstaat eine Genehmigung erteilt hat, alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, damit der Flugverkehr auf diesen Strecken in bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Preisgestaltung festen Standards genügt, die das Luftfahrtunternehmen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht einhalten würde.

Artikel 3

(1) Vorbehaltlich dieser Verordnung wird Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft von den betroffenen Mitgliedstaaten die Genehmigung erteilt, Verkehrsrechte auf Strecken in der Gemeinschaft auszuüben.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 ist ein Mitgliedstaat vor dem 1. April 1997 nicht gehalten, Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, denen in einem anderen Mitgliedstaat eine Betriebsgenehmigung erteilt wurde, Kabotagerechte in seinem Hoheitsgebiet einzuräumen, sofern

- i) die Verkehrsrechte nicht für einen Linienflugdienst in Anspruch genommen werden, der eine Erweiterung eines Flugdienstes von oder eine Vorstufe eines Flugdienstes nach dem Registrierungsstaat des Luftfahrtunternehmens darstellt;
- ii) das Luftfahrtunternehmen für den Kabotageflugdienst höchstens 50% seiner Kapazität einsetzt, die pro Flugplanperiode für den Flugdienst, dessen Erweiterung oder Vorstufe der Kabotageflugdienst bildet, vorhanden ist.

(3) Ein Luftfahrtunternehmen, das Kabotageflugdienste gemäß Absatz 2 betreibt, übermittelt dem oder den beteiligten Mitgliedstaaten auf Wunsch alle zur Durchführung der Bestimmungen jenes Absatzes erforderlichen Informationen.

(4) Ungeachtet des Absatzes 1 kann ein Mitgliedstaat vor dem 1. April 1997 ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit des Eigentümers und der Identität des Luftfahrtunternehmens — gleichviel, ob dieses die betreffenden Strecken bereits bedient oder erst einen Antrag für diese Strecken gestellt hat — für Luftfahrtunternehmen, denen er eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 erteilt hat, den Zugang zu Strecken innerhalb seines Hoheitsgebiets regeln; die sonstigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere die Wettbewerbsregeln, bleiben unberührt.

Artikel 4

- (1) a) Ein Mitgliedstaat kann, nach Konsultationen mit den anderen betroffenen Mitgliedstaaten und nach Unterrichtung der Kommission und der auf dieser Strecke tätigen Luftfahrtunternehmen, im Linienflugverkehr zu einem Flughafen, der ein Rand- oder

ein Entwicklungsgebiet seines Hoheitsgebiets bedient, oder auf einer wenig frequentierten Strecke zu einem Regionalflughafen seines Hoheitsgebiets — wobei die jeweilige Strecke für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets, in dem der Flughafen liegt, als unabdingbar gilt und soweit dies für die angemessene Bedienung dieser Strecke im Linienflugverkehr erforderlich ist — gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen, die in bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Preisgestaltung festen Standards genügen, die Luftfahrtunternehmen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht einhalten würden. Die Kommission veröffentlicht gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.

- b) Zur Beurteilung der Angemessenheit eines Linienflugverkehrs werden von den Mitgliedstaaten folgende Kriterien herangezogen:

- i) das öffentliche Interesse;
- ii) die Frage, ob — insbesondere für die Inselgebiete — auf andere Verkehrsarten zurückgegriffen werden kann und inwieweit diese Verkehrsarten den betreffenden Beförderungsbedarf decken können;
- iii) die den Benutzern angebotenen Flugpreise und Bedingungen;
- iv) das Angebot aller Luftfahrtunternehmen zusammen, die diese Strecke bedienen oder zu bedienen beabsichtigen.

- c) Falls durch andere Verkehrsarten eine angemessene und ununterbrochene Bedienung einer Strecke nicht sichergestellt ist, können die betroffenen Mitgliedstaaten im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorsehen, daß Luftfahrtunternehmen, die die Strecke bedienen wollen, eine Garantie dafür bieten müssen, daß sie die Strecke während eines festzulegenden Zeitraums entsprechend den sonstigen Bedingungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung bedienen werden.

- d) Sofern auf einer Strecke noch kein Luftfahrtunternehmen den Linienflugverkehr entsprechend den für diese Strecke bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aufgenommen hat oder im Begriff ist aufzunehmen, kann ein Mitgliedstaat den Zugang zu dieser Strecke für die Dauer von bis zu drei Jahren einem einzigen Luftfahrtunternehmen vorbehalten; danach muß die Lage erneut geprüft werden. Das Recht zur Durchführung solcher Dienste wird im Wege der öffentlichen Ausschreibung allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, die zur Durchführung solcher Verkehre berechtigt sind, für eine Strecke oder für mehrere solche Strecken angeboten.

Die Ausschreibung wird im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht, wobei die Frist für die Einreichung von Geboten mindestens einen Monat ab dem Tag der Veröffentlichung betragen muß. Die Gebote der Luftfahrtunternehmen werden den anderen betroffenen Mitgliedstaaten und der Kommission unverzüglich übermittelt.

- e) Die Ausschreibung und der anschließende Vertrag müssen unter anderem die folgenden Punkte enthalten:
- i) die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung einzuhaltenden Standards;
 - ii) Regeln für die Änderung und Beendigung des Vertrages, insbesondere zur Berücksichtigung unvorhersehbarer Umstände;
 - iii) die Geltungsdauer des Vertrages;
 - iv) Strafen bei Vertragsverletzungen.
- f) Der Zuschlag erfolgt möglichst rasch; dabei sind die Angemessenheit des Leistungsangebots einschließlich der den Benutzern angebotenen Preise und Bedingungen sowie die gegebenenfalls von dem oder den betroffenen Mitgliedstaaten zu zahlende Ausgleichsleistung zu berücksichtigen.
- g) Unbeschadet des Buchstaben f) darf der Zuschlag frühestens zwei Monate nach dem Tag der Einreichung des Gebotes erfolgen, um den übrigen Mitgliedstaaten Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.
- h) Ein Mitgliedstaat darf einem Luftfahrtunternehmen, das den Zuschlag gemäß Buchstabe f) erhalten hat, einen Ausgleich für die Einhaltung der Standards der nach diesem Absatz auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung leisten; die Höhe dieser Ausgleichsleistung richtet sich nach den mit dem Flugdienst verbundenen Kosten und Einnahmen.
- i) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß gemäß diesem Artikel getroffene Entscheidungen wirksam und insbesondere so rasch wie möglich überprüft werden können, wenn es um einen Verstoß dieser Entscheidungen gegen Gemeinschaftsrecht oder einzelstaatliche Durchführungsvorschriften geht.
- j) Besteht eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gemäß den Buchstaben a) und c), so dürfen Luftfahrtunternehmen Nur-Sitzplatz-Verkäufe nur anbieten, wenn der betreffende Flugdienst der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in allen Punkten gerecht wird. Ein solcher Flugverkehr gilt als Linienflugverkehr.
- k) Buchstabe d) gilt nicht, wenn ein anderer betroffener Mitgliedstaat für die Erfüllung der gleichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung eine zufriedenstellende Alternativlösung anbietet.
- (2) Absatz 1 Buchstabe d) gilt nicht für Strecken, auf denen durch andere Verkehrsarten eine angemessene und ununterbrochene Bedienung mit einer Kapazität von mehr als 30 000 Sitzplätzen pro Jahr gewährleistet werden kann.
- (3) Die Kommission führt auf Antrag eines Mitgliedstaats, der der Auffassung ist, daß der Zugang zu einer Strecke durch Absatz 1 in unvertretbarer Weise eingeschränkt ist,

oder von sich aus eine Untersuchung durch und entscheidet binnen zwei Monaten nach Antragseingang unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren darüber, ob Absatz 1 für die betreffende Strecke weiterhin gelten soll.

(4) Die Kommission teilt dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat binnen Monatsfrist mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann binnen Monatsfrist mit qualifizierter Mehrheit anders entscheiden.

Artikel 5

Auf Inlandstrecken, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung durch Gesetz oder Vertrag eine ausschließliche Genehmigung erteilt wurde und auf denen durch andere Verkehrsarten eine angemessene und ununterbrochene Bedienung nicht gewährleistet werden kann, darf diese Genehmigung bis zu ihrem Erlöschen, längstens jedoch für drei Jahre, weiterhin in Anspruch genommen werden.

Artikel 6

(1) Abweichend von Artikel 3 kann ein Mitgliedstaat, sofern ein Luftfahrtunternehmen, dem er eine Betriebsgenehmigung erteilt hat, die Beförderung von Fluggästen im Linienflugverkehr mit Luftfahrzeugen mit höchstens 80 Sitzen auf einer neuen Strecke zwischen Regionalflughäfen mit einer Kapazität von höchstens 30 000 Sitzplätzen pro Jahr aufnimmt, anderen Luftfahrtunternehmen für die Dauer von zwei Jahren die Durchführung dieses Linienflugverkehrs verweigern, es sei denn, daß hierfür Luftfahrzeuge mit höchstens 80 Sitzen eingesetzt oder zwischen den betreffenden Flughäfen auf jedem Flug höchstens 80 Sitzplätze zum Verkauf angeboten werden.

(2) Artikel 4 Absätze 3 und 4 findet auf Absatz 1 dieses Artikels Anwendung.

Artikel 7

Die betroffenen Mitgliedstaaten erteilen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die Erlaubnis, Flugdienste betrieblich zu verbinden und die gleiche Flugnummer zu verwenden.

Artikel 8

(1) Diese Verordnung berührt nicht das Recht eines Mitgliedstaats, ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder der Identität des Luftfahrtunternehmens die Aufteilung des Verkehrs auf die einzelnen Flughäfen eines Flughafensystems zu regeln.

(2) Die Ausübung von Verkehrsrechten unterliegt den veröffentlichten gemeinschaftlichen, einzelstaatlichen, regionalen oder örtlichen Vorschriften in den Bereichen Sicherheit, Umweltschutz und Zuweisung von Start- und Landezeiten.

(3) Die Kommission prüft auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus die Anwendung der Absätze 1 und 2 und entscheidet innerhalb eines Monats ab Antragseingang nach Anhörung des in Artikel 11 genannten Ausschusses darüber, ob der Mitgliedstaat die Maßnahme weiterhin anwenden darf. Die Kommission teilt dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit.

(4) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat binnen Monatsfrist mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann binnen Monatsfrist mit qualifizierter Mehrheit unter außergewöhnlichen Umständen anders entscheiden.

(5) Beschließt ein Mitgliedstaat die Einrichtung eines neuen Flughafensystems oder Änderungen an einem bestehenden Flughafensystem, so teilt er dies den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission mit. Hat sich die Kommission davon überzeugt, daß die Flughäfen als ein zusammenhängendes System dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen, so veröffentlicht sie einen überarbeiteten Anhang II im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.

Artikel 9

(1) Im Fall von ernsthafter Überlastung und/oder Umweltproblemen kann der verantwortliche Mitgliedstaat vorbehaltlich dieses Artikels die Ausübung von Verkehrsrechten von bestimmten Bedingungen abhängig machen, einschränken oder verweigern, insbesondere wenn andere Verkehrsträger Dienstleistungen in ausreichendem Umfang zur Verfügung stellen können.

(2) Maßnahmen, die von einem Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 ergriffen werden,

- dürfen keine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder der Identität von Luftfahrtunternehmen beinhalten;
- haben eine begrenzte Geltungsdauer, die drei Jahre nicht überschreiten darf, und sind nach deren Ablauf zu überprüfen;
- dürfen die Zeit dieser Verordnung nicht unangemessen beeinträchtigen;
- dürfen den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen nicht unangemessen verzerren;
- dürfen nicht einschränkender sein, als zur Lösung der Probleme erforderlich ist.

(3) Hält ein Mitgliedstaat eine Maßnahme gemäß Absatz 1 für erforderlich, so unterrichtet er die übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission mindestens drei Monate vor dem Inkrafttreten der Maßnahme mit einer entsprechenden Begründung. Die Maßnahme kann durchgeführt werden, sofern nicht ein betroffener Mitgliedstaat die Maßnahme binnen einem Monat nach Unterrichtung anfechtet oder die Kommission sie zur weiteren Prüfung nach Absatz 4 aufgreift.

(4) Die Kommission prüft auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus die Maßnahme gemäß Absatz 1. Greift die Kommission innerhalb eines Monats nach Unterrichtung gemäß Absatz 3 die Maßnahme zur weiteren Prüfung auf, so gibt sie gleichzeitig an, ob die Maßnahme während

der Prüfung ganz oder teilweise durchgeführt werden kann, wobei insbesondere die Möglichkeit unumkehrbarer Folgen zu berücksichtigen ist. Nach Anhörung des in Artikel 11 genannten Ausschusses entscheidet die Kommission einen Monat nach Erhalt aller erforderlichen Informationen, ob die Maßnahme angemessen ist und im Einklang mit dieser Verordnung steht bzw. mit anderen Gemeinschaftsvorschriften vereinbar ist. Sie teilt ihre Entscheidung dem Rat und den Mitgliedstaaten mit. Bis zu dieser Entscheidung kann die Kommission über Übergangsmaßnahmen beschließen, die auch die völlige oder teilweise Aussetzung der Maßnahme umfassen können, wobei insbesondere die Möglichkeit unumkehrbarer Folgen zu berücksichtigen ist.

(5) Abweichend von den Absätzen 3 und 4 darf ein Mitgliedstaat im Fall plötzlich auftretender kurzfristiger Probleme die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, sofern diese mit Absatz 2 vereinbar sind. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sind unverzüglich mit der entsprechenden Begründung von diesen Maßnahmen zu unterrichten. Dauern die Probleme, die diese Maßnahmen erforderlich machen, länger als 14 Tage an, muß der Mitgliedstaat dies der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mitteilen und darf die Maßnahme nach Zustimmung der Kommission für weitere Zeiträume von jeweils bis zu 14 Tagen fortführen. Die Kommission kann auf Antrag des oder der Mitgliedstaaten oder von sich aus diese Maßnahme aussetzen, wenn diese die Anforderungen nach den Absätzen 1 und 2 nicht erfüllt oder mit anderen Gemeinschaftsvorschriften nicht vereinbar ist.

(6) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat binnen Monatsfrist mit der Entscheidung der Kommission gemäß Absatz 4 oder 5 befassen. Dieser kann binnen Monatsfrist mit qualifizierter Mehrheit unter außergewöhnlichen Umständen anders entscheiden.

(7) Wird durch eine nach diesem Artikel getroffene Entscheidung eines Mitgliedstaats die Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft auf einer innergemeinschaftlichen Strecke eingeschränkt, so gelten dieselben Bedingungen oder Beschränkungen für alle übrigen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf derselben Strecke. Beinhaltet die Entscheidung die Ablehnung neuer oder zusätzlicher Dienste, so werden alle Anträge von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft für neue oder zusätzliche Dienste auf dieser Strecke in gleicher Weise behandelt.

(8) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 1 darf ein Mitgliedstaat — außer mit der Zustimmung des oder der beteiligten Mitgliedstaaten — einem Luftfahrtunternehmen nicht gestatten, zwischen einem bestimmten Flughafen in seinem Hoheitsgebiet und einem anderen Mitgliedstaat

- a) einen neuen Flugdienst einzurichten oder
- b) die Flugfrequenz eines bestehenden Flugdienstes zu erhöhen,

solange es einem Luftfahrtunternehmen, dem von dem betreffenden anderen Mitgliedstaat die Betriebsgenehmigung erteilt worden ist, auf der Grundlage der Regeln über die Zuweisung von Start- und Landezeiten nach Artikel 8 Absatz 2 nicht erlaubt ist, einen neuen Flugdienst zu dem betreffenden Flughafen einzurichten oder die Flugfrequenz

bereits bestehender Flugdienste zu diesem Flughafen zu erhöhen; dies gilt, bis eine Verordnung über einen Verhaltenskodex für die Zuweisung von Start- und Landzeiten, der auf dem allgemeinen Grundsatz der Nichtdiskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit beruht, vom Rat erlassen und in Kraft getreten ist.

Artikel 10

(1) Für Flugdienste gemäß dieser Verordnung gelten nur noch die in den Artikeln 8 und 9 sowie in diesem Artikel angeführten Kapazitätsbeschränkungen.

(2) Hat die Anwendung von Absatz 1 zu einer erheblichen finanziellen Schädigung des oder der in einem Mitgliedstaat zugelassenen Linienflugunternehmen geführt, so prüft die Kommission auf Antrag dieses Mitgliedstaats den Sachverhalt und entscheidet auf der Grundlage aller maßgeblichen Faktoren, einschließlich der Marktlage und insbesondere der Frage, ob die Chancen von Luftfahrtunternehmen dieses Mitgliedstaats, sich erfolgreich auf dem Markt zu behaupten, in der gegebenen Situation übermäßig beeinträchtigt sind, sowie der finanziellen Lage des oder der betreffenden Luftfahrtunternehmen und des erzielten Auslastungsgrads, ob die Kapazität im Linienflugverkehr von und nach diesem Staat vorübergehend eingefroren werden soll.

(3) Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Rat und den Mitgliedstaaten mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat binnen Monatsfrist mit der Entscheidung der Kommission befassen. Dieser kann binnen Monatsfrist mit qualifizierter Mehrheit unter außergewöhnlichen Umständen anders entscheiden.

Artikel 11

(1) Die Kommission wird von einem Beratenden Ausschuss unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Ausschuss berät die Kommission bei der Anwendung der Artikel 9 und 10.

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

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1992.

(3) Außerdem kann der Ausschuss von der Kommission zu jeder anderen Frage angehört werden, die die Anwendung dieser Verordnung betrifft.

(4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 12

(1) Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch diese Verordnung übertragenen Aufgaben von den betroffenen Mitgliedstaaten alle erforderlichen Auskünfte einholen; diese haben sicherzustellen, daß Luftfahrtunternehmen, denen sie eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, solche Auskünfte ebenfalls erteilen.

(2) Werden die verlangten Auskünfte innerhalb der von der Kommission festgesetzten Frist nicht oder nicht vollständig erteilt, so fordert die Kommission diese im Wege einer an den betroffenen Mitgliedstaat gerichteten Entscheidung an. Die Entscheidung bezeichnet die verlangten Auskünfte und setzt eine angemessene Frist für deren Erteilung.

Artikel 13

Die Kommission veröffentlicht bis zum 1. April 1994 und anschließend in regelmäßigen Abständen einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung.

Artikel 14

(1) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung zusammen.

(2) Die in Anwendung dieser Verordnung erteilten vertraulichen Auskünfte unterliegen der Geheimhaltungspflicht.

Artikel 15

Die Verordnungen (EWG) Nr. 2343/90 und (EWG) Nr. 294/91 werden mit Ausnahme des Artikels 2 Buchstabe e) Ziffer ii) und des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90, in der Auslegung des Anhangs III der vorliegenden Verordnung, sowie des Artikels 2 Buchstabe b) und des Anhangs der Verordnung (EWG) Nr. 294/91 aufgehoben.

Artikel 16

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. COPE

ANHANG I

Verzeichnis der Flughäfen der Kategorie 1

| | |
|-------------------------|--|
| BELGIEN: | Brüssel-Zaventem |
| DÄNEMARK: | Flughafensystem Kopenhagen |
| DEUTSCHLAND: | Frankfurt-Rhein/Main Düsseldorf-Lohausen München Flughafensystem Berlin |
| SPANIEN: | Palma-Mallorca Madrid-Barajas Malaga Las Palmas |
| GRIECHENLAND: | Athen-Hellenikon Thessaloniki-Macedonia |
| FRANKREICH: | Flughafensystem Paris |
| IRLAND: | Dublin |
| ITALIEN: | Flughafensystem Roma Flughafensystem Mailand |
| NIEDERLANDE: | Amsterdam-Schiphol |
| PORTUGAL: | Lissabon Faro |
| VEREINIGTES KÖNIGREICH: | Flughafensystem London Luton |

ANHANG II

Verzeichnis der Flughafensysteme

| | |
|-------------------------|--|
| DÄNEMARK: | Kopenhagen-Kastrup/Roskilde |
| DEUTSCHLAND: | Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof |
| FRANKREICH: | Paris-Charles de Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron/Satolas |
| ITALIEN: | Rom-Fiumicino/Ciampino Mailand-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venedig-Tessera/Treviso |
| VEREINIGTES KÖNIGREICH: | London-Heathrow/Gatwick/Stansted |

ANHANG III

Auslegung im Sinne des Artikels 15

Das Luftverkehrsunternehmen „Scanair“, das genau in derselben Weise strukturiert und organisiert ist wie das Luftverkehrsunternehmen „Scandinavian Airlines System“, ist für die Zwecke des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 in der gleichen Weise wie dieses zu betrachten.

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2409/92 DES RATES

vom 23. Juli 1992

über Flugpreise und Luftfrachtraten

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:

Es ist von Bedeutung, gemäß Artikel 8a des Vertrages bis zum 31. Dezember 1992 eine Luftverkehrspolitik für den Binnenmarkt festzulegen.

Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Die Richtlinie 87/601/EWG des Rates vom 14. Dezember 1987 über Tarife im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten ⁽⁴⁾ und die Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 des Rates vom 24. Juli 1990 über Tarife im Linienflugverkehr ⁽⁵⁾ bilden erste Schritte zur Verwirklichung des Binnenmarktes bezüglich der Flugpreise.

Normalerweise sollte das freie Spiel der Marktkräfte die Höhe der Flugpreise bestimmen.

Die freie Preisbildung sollte durch geeignete Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Interessen der Verbraucher und der Industrie ergänzt werden.

Alle Fragen der Preisbildung sollen in ein und derselben Verordnung behandelt werden.

Diese Verordnung ersetzt die Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 und Teile der Verordnung (EWG) Nr. 294/91 des Rates vom 4. Februar 1991 über den Betrieb von Luftfrachtdiensten zwischen Mitgliedstaaten ⁽⁶⁾ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Diese Verordnung regelt Kriterien und Verfahren für die Aufstellung von Flugpreisen und Luftfrachtraten für Beförderungen im Flugverkehr ausschließlich innerhalb der Gemeinschaft.

(2) Unbeschadet des Absatzes 3 findet diese Verordnung keine Anwendung auf

- a) Flugpreise und Luftfrachtraten der Luftfahrtunternehmen, die keine Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind;
- b) Flugpreise und Luftfrachtraten, die im Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs ⁽⁷⁾ im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen festgesetzt werden.

(3) Nur Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft dürfen neuartige Leistungen oder Flugpreise, die niedriger als die für identische Leistungen sind, anbieten.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

- a) „Flugpreise“ die in Ecu oder in Landeswährung ausgedrückten Preise, die von Fluggästen für ihre Beförderung und die Beförderung ihres Gepäcks im Flugverkehr an Luftfahrtunternehmen oder deren Bevollmächtigte zu zahlen sind, sowie etwaige Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;
- b) „Sitztarife“ die in Ecu oder in Landeswährung ausgedrückten Preise, die von Charterern für die eigene Beförderung oder die ihrer Kunden einschließlich des Gepäcks im Flugverkehr an Luftfahrtunternehmen zu zahlen sind, sowie etwaige Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;
- c) „Charterpreise“ die in Ecu oder in Landeswährung ausgedrückten Preise, die von Fluggästen für Dienstleistungen, die in ihrer Beförderung und der ihres Gepäcks im Flugverkehr bestehen oder diese einschließen, an Charterer zu zahlen sind, sowie etwaige Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 258 vom 4. 10. 1991, S. 15.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 125 vom 18. 5. 1992, S. 150.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 169 vom 6. 7. 1992, S. 15.

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

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 217 vom 11. 8. 1990, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 36 vom 8. 2. 1991, S. 1.

⁽⁷⁾ Siehe Seite 8 dieses Amtsblatts.

- d) „Frachtraten“ die in Ecu oder in Landeswährung ausgedrückten Preise, die für die Beförderung von Fracht zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;
- e) „Standardfrachtraten“ die Tarife, die das Luftfahrtunternehmen im Regelfall anbieten würde, einschließlich normaler Rabatte;
- f) „Flugdienst“ einen Flug oder eine Folge von Flügen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post;
- g) „Luftfahrtunternehmen“ ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;
- h) „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen, vor einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ⁽¹⁾ ausgestellten Betriebsgenehmigung;
- i) „betroffener Mitgliedstaat/betroffene Mitgliedstaaten“ den oder die Mitgliedstaaten, zwischen denen bzw. in dem oder in denen ein Flugpreis oder eine Luftfrachtrate gilt;
- j) „beteiligter Mitgliedstaat/beteiligte Mitgliedstaaten“ den oder die betroffenen Mitgliedstaaten und den oder die Mitgliedstaaten, in dem bzw. in denen den jeweiligen Luftfahrtunternehmen, die den Flugdienst durchführen, eine Betriebsgenehmigung erteilt wurde;
- k) „Grundpreis“ den niedrigsten voll flexiblen Flugpreis, der für einfache Flüge und für Hin- und Rückflüge mindestens im gleichen Umfang zum Verkauf angeboten wird wie jeder andere voll flexible Flugpreis für denselben Flugdienst.

Artikel 3

Die von den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft in Rechnung gestellten Charterpreise, Sitztarife und Frachtraten werden von den Parteien des Beförderungsvertrags frei vereinbart.

Artikel 4

Die in der Gemeinschaft tätigen Luftfahrtunternehmen teilen der Öffentlichkeit auf Anfrage alle Flugpreise und Standardluftfrachtraten mit.

Artikel 5

- (1) Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft legen ihre Flugpreise unbeschadet dieser Verordnung frei fest.
- (2) Der oder die betroffenen Mitgliedstaaten können verlangen, daß die Flugpreise bei ihnen in einer von ihnen vorgeschriebenen Form hinterlegt werden; dabei darf keine Diskriminierung aufgrund der Nationalität oder der Identität

des Luftfahrtunternehmens stattfinden. Es darf nicht verlangt werden, daß die Flugpreise mehr als 24 Stunden (einschließlich eines Arbeitstages) vor ihrem Inkrafttreten zu hinterlegen sind, es sei denn, es handelt sich um eine Angleichung an einen bestehenden Flugpreis, wofür lediglich eine vorherige Mitteilung erforderlich ist.

(3) Ein Mitgliedstaat kann vor dem 1. April 1997 verlangen, daß die Flugpreise für Inlandstrecken, die von nicht mehr als einem Luftfahrtunternehmen, dem er eine Betriebsgenehmigung erteilt hat, oder von zwei Luftfahrtunternehmen, denen er eine Genehmigung zum gemeinsamen Betrieb erteilt hat, bedient werden, länger als einen Arbeitstag, aber nicht länger als einen Monat vor ihrem Inkrafttreten zu hinterlegen ist.

(4) Ein Flugpreis kann in bezug auf den Verkauf und die Beförderung Anwendung finden, solange er nicht gemäß Artikel 6 oder Artikel 7 außer Kraft gesetzt wird.

Artikel 6

(1) Vorbehaltlich der Verfahren dieses Artikels können die betroffenen Mitgliedstaaten jederzeit entscheiden,

- a) einen Grundpreis außer Kraft zu setzen, der unter Berücksichtigung der gesamten Preisstruktur für die betreffende Strecke sowie anderer einschlägiger Faktoren, einschließlich der Wettbewerbslage, im Verhältnis zu den langfristig voll zugewiesenen einschlägigen Kosten des Luftfahrtunternehmens einschließlich einer angemessenen Kapitalverzinsung zum Nachteil der Benutzer übermäßig hoch ist;
- b) unter Beachtung des Diskriminierungsverbots weitere Preissenkungen auf einem Markt (sowohl für eine Strecke als auch für ein Streckenbündel) zu untersagen, wenn die Marktkräfte zu einem anhaltenden Verfall der Flugpreise, der sich deutlich von gewöhnlichen jahreszeitlichen Schwankungen abhebt, und damit für alle betroffenen Luftfahrtunternehmen bei den betreffenden Flugdiensten zu umfangreichen Verlusten geführt haben, wobei die langfristig voll zugewiesenen einschlägigen Kosten der Luftfahrtunternehmen zu berücksichtigen sind.

(2) Eine Entscheidung gemäß Absatz 1 ist zu begründen und der Kommission und allen anderen beteiligten Mitgliedstaaten sowie dem oder den betroffenen Luftfahrtunternehmen mitzuteilen.

(3) Teilen innerhalb von vierzehn Tagen nach Eingang der Mitteilung weder ein anderer betroffener Mitgliedstaat noch die Kommission unter Angabe von Gründen ihre Ablehnung aufgrund von Absatz 1 mit, so kann der Mitgliedstaat, der eine Entscheidung gemäß Absatz 1 getroffen hat, das oder die betreffende(n) Luftfahrtunternehmen anweisen, den Grundpreis außer Kraft zu setzen bzw. auf weitere Preissenkungen zu verzichten.

(4) Bei Meinungsverschiedenheiten kann jeder beteiligte Mitgliedstaat Konsultationen zur Überprüfung der Lage beantragen. Sofern nichts anderes vereinbart worden ist, finden die Konsultationen innerhalb von vierzehn Tagen nach ihrer Beantragung statt.

⁽¹⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

Artikel 7

(1) Auf Ersuchen eines beteiligten Mitgliedstaates prüft die Kommission, ob eine Entscheidung über ein etwaiges Tätigwerden gemäß Artikel 6 mit den Kriterien des Artikels 6 Absatz 1 vereinbar ist. Der Mitgliedstaat unterrichtet gleichzeitig den oder die übrigen Mitgliedstaaten und das oder die betreffenden Luftfahrtunternehmen. Die Kommission veröffentlicht unverzüglich im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* eine Mitteilung darüber, daß der oder die Flugpreise zur Überprüfung vorgelegt wurden.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 kann die Kommission auf der Grundlage einer Beschwerde einer Partei, die ein berechtigtes Interesse geltend machen kann, prüfen, ob die Flugpreise mit den Kriterien des Artikels 6 Absatz 1 vereinbar sind. Die Kommission teilt unverzüglich im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* mit, daß der oder die Flugpreise zur Überprüfung vorgelegt worden sind.

(3) Ein Flugpreis, der zum Zeitpunkt seiner Unterbreitung gemäß Absatz 1 in Kraft war, bleibt während der Überprüfung gültig. Haben jedoch die Kommission oder der Rat in den vorangegangenen sechs Monaten gemäß Absatz 8 entschieden, daß ein ähnlicher oder niedrigerer Grundpreis auf der Strecke zwischen den beiden betreffenden Städten nicht mit den Kriterien des Artikels 6 Absatz 1 Buchstabe a) vereinbar ist, so bleibt der Flugpreis während der Überprüfung nicht gültig.

Außerdem kann das betreffende Luftfahrtunternehmen im Falle der Anwendung von Absatz 6 während der Überprüfung durch die Kommission keinen Grundpreis festsetzen, der höher ist als derjenige, der unmittelbar vor dem nunmehr zu überprüfenden Grundpreis gültig war.

(4) Nach Konsultationen mit den betroffenen Mitgliedstaaten trifft die Kommission ihre Entscheidung so bald wie möglich, spätestens jedoch 20 Arbeitstage, nachdem sie von dem oder den betreffenden Luftfahrtunternehmen ausreichende Informationen erhalten hat. Die Kommission berücksichtigt alle Informationen, die sie von interessierter Seite erhält.

(5) Legt ein Luftfahrtunternehmen die verlangten Informationen nicht innerhalb der von der Kommission festgesetzten Frist vor oder sind die Informationen unvollständig, so fordert die Kommission die vorzulegenden Informationen durch Entscheidung an; in dieser Entscheidung wird die Art der verlangten Informationen präzisiert und eine für ihre Vorlage angemessene Frist festgesetzt.

(6) Die Kommission kann entscheiden, daß ein gültiger Flugpreis bis zur endgültigen Festlegung außer Kraft gesetzt

wird, wenn ein Luftfahrtunternehmen unzutreffende oder unvollständige Informationen erteilt oder die durch Entscheidung gemäß Absatz 5 festgesetzte Frist für die Vorlage der Informationen nicht einhält.

(7) Die mit Gründen versehene Entscheidung gemäß den Absätzen 4 und 6 wird von der Kommission unverzüglich dem oder den betroffenen Mitgliedstaaten und dem bzw. den betroffenen Luftfahrtunternehmen mitgeteilt.

(8) Die betroffenen Mitgliedstaaten können die Entscheidung der Kommission gemäß Absatz 4 binnen eines Monats dem Rat vorlegen. Der Rat kann binnen eines Monats mit qualifizierter Mehrheit anders entscheiden.

(9) Die betroffenen Mitgliedstaaten stellen sicher, daß die Kommissionsentscheidung ausgeführt wird, es sei denn, sie wird noch vom Rat geprüft oder der Rat hat gemäß Absatz 8 anders entschieden.

Artikel 8

Die Kommission berät mindestens einmal jährlich mit Vertretern der Luftverkehrsnutzerverbände in der Gemeinschaft über die Flugpreise und damit zusammenhängende Angelegenheiten; hierfür läßt sie den Teilnehmern zuvor entsprechende Informationen zukommen.

Artikel 9

Die Kommission veröffentlicht zum 1. April 1994 und anschließend in regelmäßigen Abständen einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung zusammen, insbesondere beim Sammeln von Informationen für den Bericht gemäß Artikel 9.

(2) Die zur Durchführung dieser Verordnung erteilten vertraulichen Auskünfte fallen unter die Geheimhaltungspflicht.

Artikel 11

Die Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 wird aufgehoben.

Artikel 12

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1992.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. COPE

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2410/92 DES RATES

vom 23. Juli 1992

zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 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 Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 (4) ist Teil mehrerer zusammenhängender Maßnahmen, die der Rat als ersten Schritt zur Vollendung des Binnenmarktes im Verkehrsreich erlassen hat. Ihr Anwendungsbereich ist bisher auf den internationalen Luftverkehr zwischen Flughäfen in der Gemeinschaft beschränkt.

Der Kommission stehen somit zur Zeit keine Mittel zur Verfügung, um unmittelbar solche Fälle zu untersuchen, in denen ein Verstoß gegen die Artikel 85 und 86 des Vertrages vermutet wird, und sie verfügt überdies nicht über eigene Befugnisse, um Entscheidungen zu fällen oder Zwangsmaßnahmen zu verhängen, die zur Genehmigung von Vereinbarungen gemäß Artikel 85 Absatz 3 bzw. zur Abstellung der von ihr festgestellten Verstöße im Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats notwendig sind.

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

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1992.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. COPE

Der Luftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats unterliegt nun ebenfalls den gemeinschaftlichen Liberalisierungsmaßnahmen. Daher ist es wünschenswert, daß Regeln festgelegt werden, nach denen die Kommission in enger und ständiger Verbindung mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Maßnahmen treffen kann, die in Situationen, in denen der Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt werden könnte, für die Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf diesen Bereich des Luftverkehrs erforderlich sind.

Für den Luftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats muß ein zuverlässiger und klar umrissener rechtlicher Rahmen geschaffen werden, mit dem die einheitliche Anwendung der Wettbewerbsregeln gewährleistet werden kann. Deshalb ist es angezeigt, diesen Bereich des Luftverkehrs in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 einzubeziehen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

In Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 wird das Wort „internationalen“ gestrichen.

Artikel 2

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

(1) ABl. Nr. C 225 vom 30. 8. 1991, S. 9.

(2) ABl. Nr. C 125 vom 18. 5. 1992, S. 130.

(3) ABl. Nr. C 169 vom 6. 7. 1992, S. 13.

(4) ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1987, S. 1.

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2411/92 DES RATES

vom 23. Juli 1992

zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 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:

Aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen ⁽⁴⁾ ist die Kommission nunmehr befugt, die Wettbewerbsregeln auf den Luftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats anzuwenden. Daher ist es wünschenswert, daß die Möglichkeit vorgesehen wird, Gruppenfreistellungen für diesen Verkehrsbereich zu bewilligen.

Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 ⁽⁵⁾ kann die Kommission Artikel 85 Absatz 1 für bestimmte Gruppen von Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüssen von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen durch Verordnung für nicht anwendbar erklären.

Die Befugnis zur Gewährung dieser Gruppenfreistellungen wurde für einen befristeten, am 31. Dezember 1992 ablaufenden Zeitraum erteilt, damit sich die Luftfahrtunternehmen den wettbewerbsintensiveren Bedingungen anpassen können, die durch die Änderungen der Regelungen für den innergemeinschaftlichen internationalen Luftverkehr herbeigeführt worden sind.

Durch die weiteren gemeinschaftlichen Liberalisierungsmaßnahmen für den Luftverkehr sind Gruppenfreistellungen auch nach diesem Zeitpunkt weiterhin gerechtfertigt. Der Geltungsbereich dieser Gruppenfreistellung und die an

sie geknüpften Bedingungen sind von der Kommission in enger Verbindung mit den Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der seit dem Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 erfolgten Änderungen der Wettbewerbsbedingungen festzulegen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 wird das Wort „internationalen“ gestrichen.

2. Artikel 2 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(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 Flugpläne;
- Konsultationen über Tarife für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht im Linienflugverkehr;
- Vereinbarungen über den gemeinsamen Betrieb neuer Linienflugdienste mit geringem Verkehrsaufkommen;
- Zuweisung von Zeitnischen auf Flugplätzen und Planung der Flugzeiten; die Kommission stellt sicher, daß diese Regeln im Einklang mit dem vom Rat erlassenen Verhaltenskodex stehen;
- den gemeinsamen Erwerb, die gemeinsame Entwicklung und den gemeinsamen Betrieb von computergesteuerten Buchungssystemen, welche die Flugzeiten, Buchungen und Flugscheinausstellung umfassen, durch Luftfahrtunternehmen; die Kommission stellt sicher, daß diese Regeln im Einklang mit dem vom Rat erlassenen Verhaltenskodex stehen“.

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Eine Verordnung nach Artikel 2 gilt für begrenzte Zeit.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 225 vom 30. 8. 1991, S. 10.

⁽²⁾ Stellungnahme vom 10. Juli 1992 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽³⁾ ABl. Nr. C 169 vom 6. 7. 1992, S. 13.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1987, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2410/92 (siehe Seite 18 dieses Amtsblatts).

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1987, S. 9. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2344/90 (AbI. Nr. L 217 vom 11. 8. 1990, S. 15).

Sie kann aufgehoben oder geändert werden, sofern die Umstände sich hinsichtlich eines für ihren Erlaß ausschlaggebenden Faktors geändert haben; in diesem Fall wird eine Frist gesetzt, innerhalb derer die von der ursprünglichen Verordnung vor ihrer Aufhebung oder Änderung geregelten Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zu ändern sind.“

4. Artikel 8 wird aufgehoben.

Artikel 2

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

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

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1992.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. COPE
