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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission (1),

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (2),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

Die Entscheidung 87/602/EWG des Rates (4) war ein erster Schritt zur Liberalisierung in bezug auf die Aufteilung der Sitzplatzkapazitäten und den Marktzugang, die zur Verwirklichung des Binnenmarktes im Luftverkehr notwendig ist. Der Rat war einverstanden, zum Ablauf eines ersten Dreijahreszeitraums weitere Liberalisierungsmaßnahmen zu treffen.

Es erweist sich als notwendig, Grundsätze für die Regelung der Beziehungen zwischen Registrierungsstaaten und den in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage gemeinsamer Leistungsbedingungen und Kriterien spätestens am 1. Juli 1992 zur Anwendung zu bringen.

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; die Anwendung dieser Vereinbarungen steht noch aus.

Die Entwicklung des Luftverkehrssystems auf den griechischen Inseln und den atlantischen Inseln, die die autonome Region Azoren bilden, ist gegenwärtig nicht zufriedenstellend; aus diesem Grunde sollten Flughäfen auf diesen Inseln vorübergehend von der Anwendung dieser Verordnung ausgenommen werden.

Die Infrastruktur des Flughafens von Porto wird zur Zeit noch ausgebaut, damit dieser Flughafen der Zunahme des Linienflugverkehrs entsprechen kann; er sollte daher bis zum Abschluß dieser Infrastrukturarbeiten vorübergehend von der Anwendung dieser Verordnung ausgenommen werden.

Für Flugdienste auf neuen Strecken zwischen Interregionalflughäfen und für die Verpflichtungen zu öffentlichen Dienstleistungen, die zur Aufrechterhaltung der Flugdienste nach einigen Regionalflughäfen erforderlich sind, müssen unter bestimmten Umständen besondere Vorkehrungen getroffen werden.

Ein weiterer Marktzugang wird die Entwicklung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft fördern und zu verbesserten Leistungen für die Benutzer führen. Es gilt daher, die Bestimmungen über die Mehrfachbenennung und über die Verkehrsrechte der dritten, vierten und fünften Freiheit liberaler zu gestalten.

In Anbetracht der Probleme hinsichtlich der Infrastruktur der Flughäfen, der Navigationshilfen und der Verfügbarkeit von An- und Abflugzeiten muß die Ausübung der Verkehrsrechte in einigen Punkten beschränkt werden.

Die Ausübung von Verkehrsrechten muß mit den Regeln für die Bereiche Sicherheit, Umweltschutz, Zuteilung von An- und Abflugzeiten und Bedingungen für den Zugang zu den Flughäfen im Einklang stehen und muß so gestaltet werden, daß es zu keiner Diskriminierung aufgrund der Staatszugehörigkeit kommt.

Eine bilaterale Festlegung der Kapazitätsanteile ist nicht mit den Grundsätzen des Binnenmarktes vereinbar, den es im Luftverkehr bis 1993 zu verwirklichen gilt. Bilaterale Beschränkungen müssen daher schrittweise abgebaut werden.

Besonders wichtig ist es, die Entwicklung des interregionalen Luftverkehrs zu fördern, um einen Ausbau des Streckennetzes in der Gemeinschaft zu erreichen und so zu einer Lösung des Problems der Überlastung bestimmter Großflughäfen beizutragen. Deshalb sollten für den internationalen Luftverkehr liberale Regeln in bezug auf Kapazitätsaufteilungen aufgestellt werden.

In Anbetracht der relativen Bedeutung, die in einigen Mitgliedstaaten der Bedarfsflugverkehr gegenüber dem Linienflugverkehr hat, müssen Maßnahmen getroffen werden, um seine Auswirkungen auf die Wettbewerbschancen der Luftverkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten, in die dieser Verkehr gerichtet ist, zu mildern. Die zu ergreifenden Maßnahmen sollten jedoch nicht auf eine Begrenzung oder Regulierung des Bedarfsflugverkehrs abzielen.

(1) ABl. Nr. C 258 vom 11. 10. 1989, S. 6, und ABl. Nr. C 164 vom 5. 7. 1990, S. 11.
(2) ABl. Nr. C 96 vom 17. 4. 1990, S. 65.
(3) ABl. Nr. C 112 vom 7. 5. 1990, S. 17.
(4) ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1987, S. 19.

Angesichts der Wettbewerbslage auf dem Markt empfiehlt es sich, Vorkehrungen zur Vermeidung ungerechtfertigter wirtschaftlicher Auswirkungen auf die Luftverkehrsunternehmen zu treffen.

Diese Verordnung tritt an die Stelle der Richtlinie 83/416/EWG (1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 89/463/EWG (2), und der Entscheidung 87/602/EWG. Daher sind diese Richtlinie und diese Entscheidung aufzuheben.

Es ist wünschenswert, daß der Rat bis zum 30. Juni 1992 in bezug auf den Marktzugang und die Kapazitätsaufteilung weitere Liberalisierungsmaßnahmen einschließlich einer Kabotageregelung trifft —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

(1) Diese Verordnung betrifft

a) den Marktzugang für Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft;

b) die Aufteilung der Sitzplatzkapazitäten zwischen dem (den) in einem Mitgliedstaat zugelassenen Luftverkehrsunternehmen und dem (den) in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Luftverkehrsunternehmen im Linienflugverkehr zwischen diesen beiden Staaten.

(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 von dem Zeitpunkt der Anwendung unterrichten.

(4) Flugplätze auf den griechischen Inseln und 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 für weitere fünf Jahre verlängert werden.

Der Flughafen Porto wird bis zum 31. Dezember 1992 von der Anwendung dieser Verordnung ausgenommen. Sobald die Portugiesische Republik der Auffassung ist, daß sich die wirtschaftlichen Bedingungen dieses Flughafens verbessert haben, wird diese Ausnahme aufgehoben. Hierzu unterrichtet die Portugiesische Republik die Kommission. Diese leitet die Information an die anderen Mitgliedstaaten weiter.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung sind

a) Luftverkehrsunternehmen ein Unternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Betriebserlaubnis für den Linienflugverkehr;

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

Verkehrsrecht der vierten Freiheit die Befugnis eines in einem Staat zugelassenen Luftverkehrsunternehmens, Personen, Fracht und Post in einem anderen Staat aufzunehmen, um sie in dem Staat abzusetzen, in dem es zugelassen ist;

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

c) beteiligte Staaten die Mitgliedstaaten, zwischen denen Linienflugverkehr durchgeführt wird;

d) Registrierungsstaat der Mitgliedstaat, in dem die unter Buchstabe a) genannte Betriebserlaubnis ausgestellt wird;

e) Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen

i) ein Luftverkehrsunternehmen, dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich derzeit und auch weiterhin in der Gemeinschaft befinden, das sich derzeit und auch weiterhin mehrheitlich im Eigentum von Mitgliedstaaten und/oder von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten befindet und das von diesen Staaten oder Staatsangehörigen derzeit und auch weiterhin tatsächlich kontrolliert wird, oder

ii) ein Luftverkehrsunternehmen, das beim Erlaß dieser Verordnung zwar nicht der Begriffsbestimmung der Ziffer i) entspricht, aber

1. dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich in der Gemeinschaft befinden und das in den zwölf Monaten vor dem Erlaß dieser Verordnung einen Linienflugverkehr oder einen Bedarfsflugverkehr in der Gemeinschaft betrieben hat, oder

2. das in den zwölf Monaten vor dem Erlaß dieser Verordnung einen Linienflugverkehr aufgrund eines Verkehrsrechts der dritten und vierten Freiheit zwischen Mitgliedstaaten betrieben hat.

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

(1) ABl. Nr. L 237 vom 26. 8. 1983, S. 19.
(2) ABl. Nr. L 226 vom 3. 8. 1989, S. 14.

f) Linienflugverkehr eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:

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

   ii) sie werden mit Luftfahrzeugen zur gewerblichen Beförderung von Personen oder Personen und Fracht und/oder Post durchgeführt, wobei für jeden Flug der Öffentlichkeit Sitzplätze zum Einzelkauf (entweder bei dem Luftverkehrsunternehmen selbst oder bei dessen bevollmächtigten Vertretungen) angeboten werden;

   iii) sie dienen der Beförderung zwischen zwei oder mehr festen Punkten entweder

      1. nach einem veröffentlichten Flugplan

      oder

      2. in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, daß es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt;

g) Flug der Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Zielflughafen;

h) Mehrfachbenennung auf der Grundlage von Länderpaaren die Benennung — durch einen Registrierungsstaat — von zwei oder mehr von ihm zugelassenen Luftverkehrsunternehmen für die Durchführung von Linienflugverkehr zwischen seinem Hoheitsgebiet und dem eines anderen Mitgliedstaats;

i) Mehrfachbenennung auf der Grundlage von Städtepaaren die Benennung — durch einen Registrierungsstaat — von zwei oder mehr von ihm zugelassenen Luftverkehrsunternehmen für die Durchführung von Linienflugverkehr zwischen einem Flughafen oder Flughafensystem in seinem Hoheitsgebiet und einem Flughafen oder Flughafensystem im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats;

j) Regionalflughafen jeder andere Flughafen als die Flughäfen, die in der Liste des Anhangs II als Flughäfen der Kategorie 1 aufgeführt sind;

k) Flughafensystem zwei oder mehr Flughäfen — wie in Anhang II angegeben — die als Einheit dieselbe Stadt bedienen;

l) Kapazität die Anzahl von Sitzplätzen, die im Linienflugverkehr auf einer Strecke während eines bestimmten Zeitraums für jedermann zum Verkauf stehen;

m) Kapazitätsanteil der als Prozentsatz der Gesamtkapazität nach Artikel 11 berechnete Anteil eines Mitgliedstaats an einer bilateralen Verbindung mit einem anderen Mitgliedstaat unter Ausschluß der durch Flugdienste der fünften Freiheit gebotenen Kapazitäten;

n) Verpflichtung zur öffentlichen Dienstleistung jegliche Verpflichtung eines Luftverkehrsunternehmens, hinsichtlich einer Flugstrecke, die zu bedienen es von einem Mitgliedstaat die Erlaubnis erhalten hat, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, damit ein Flugdienst gewährleistet ist, der in bezug auf Beständigkeit, Regelmäßigkeit und Kapazität festen Normen entspricht, an die sich das Luftverkehrsunternehmen bei Beachtung rein kommerzieller Interessen nicht halten würde.

Beziehungen zwischen den Registrierungsstaaten und ihren Luftverkehrsunternehmen

Artikel 3

(1) Diese Verordnung berührt nicht die den Marktzugang und die Kapazitätsaufteilung betreffenden Beziehungen zwischen einem Mitgliedstaat und Luftverkehrsunternehmen, denen er eine Betriebserlaubnis ausgestellt hat.

(2) Der Rat erläßt auf der Grundlage eines bis zum 31. Mai 1991 vorzulegenden Kommissionsvorschlags für gemeinsame Leistungsbedingungen und Kriterien Vorschriften zur Regelung der Betriebserlaubnis und Streckenerlaubnis für Luftverkehrsunternehmen, die spätestens am 1. Juli 1992 zur Anwendung kommen müssen.

Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit

Artikel 4

Vorbehaltlich dieser Verordnung erhalten Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen die Erlaubnis, Flugdienste der dritten und vierten Freiheit zwischen Flughäfen oder Flughafensystemen in einem Mitgliedstaat und Flughäfen oder Flughafensystemen in einem anderen Mitgliedstaat durchzuführen, sofern diese Flughäfen oder Flughafensysteme für den Flugverkehr zwischen Mitgliedstaaten oder den internationalen Flugverkehr geöffnet sind.

Beziehungen zwischen einem Mitgliedstaat und Luftverkehrsunternehmen anderer Mitgliedstaaten

Artikel 5

(1) Vorbehaltlich Artikel 6 erteilt ein Mitgliedstaat in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Luftverkehrsunternehmen, die von ihrem Registrierungsstaat eine entsprechende Erlaubnis erhalten haben, die Erlaubnis,

— Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit gemäß Artikel 4 auszuüben;

— beim kombinierten Verkehr der dritten und vierten Freiheit innerhalb der Gemeinschaft die gleiche Flugnummer zu verwenden.

(2) Wurde einem Luftverkehrsunternehmen eines Mitgliedstaats gemäß diesem Artikel die Erlaubnis für einen Linienflugdienst erteilt, so erhebt der Staat, in dem das Luftverkehrsunternehmen registriert ist, keine Einwände gegen einen Antrag eines Luftverkehrsunternehmens des anderen beteiligten Staates auf Aufnahme eines Linienflugdienstes auf derselben Strecke.

(3) a) Ein Mitgliedstaat kann nach Konsultationen mit den anderen beteiligten Staaten hinsichtlich der Flugdienste nach einem in seinem Hoheitsgebiet

gelegenen Regionalflughafen auf einer Strecke, die für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, in der dieser Flughafen gelegen ist, als lebenswichtig angesehen wird, eine Verpflichtung zur öffentlichen Dienstleistung in dem Umfang aussprechen, in dem dies für eine angemessene Bedienung dieser Strecke mit Flugdiensten erforderlich ist, die hinsichtlich Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Preisgestaltung festen Standards genügen, die Luftverkehrsunternehmen allein aus wirtschaftlichem Interesse nicht erfüllen würden.

b) Die Angemessenheit der Flugdienste ist zu bestimmen nach Maßgabe

i) des öffentlichen Interesses;

ii) der Möglichkeit, andere Verkehrsformen in Anspruch zu nehmen, sowie deren Eignung, den betreffenden Verkehrsbedarf zu decken;

iii) der Flugtarife und -bedingungen, die gegenüber den Benutzern geltend gemacht werden können.

c) Abweichend von Absatz 2 ist ein Mitgliedstaat nicht verpflichtet, mehr als einem Luftverkehrsunternehmen die Erlaubnis zur Bedienung einer Strecke zu erteilen, für die eine Verpflichtung zur öffentlichen Dienstleistung gilt, sofern das Recht zum Betreiben dieses Dienstes im Wege der öffentlichen Ausschreibung für einen Zeitraum von bis zu drei Jahren jedem Luftverkehrsunternehmen, das über eine in den beteiligten Staaten ausgestellten Betriebserlaubnis verfügt, und jedem Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen, das gemäß Artikel 8 zur Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit auf dieser Strecke berechtigt ist, angeboten wird. Entsprechende von Luftverkehrsunternehmen eingereichte Zulassungsanträge sind den anderen beteiligten Staaten und der Kommission mitzuteilen.

d) Buchstabe c) gilt nicht für Fälle, in denen der andere beteiligte Mitgliedstaat eine zufriedenstellende Alternativlösung für die Erfüllung derselben Verpflichtung zur öffentlichen Dienstleistung vorschlägt.

e) Der vorliegende Absatz gilt nicht für Strecken mit einer Kapazität von mehr als 30 000 Sitzplätzen pro Jahr.

(4) Abweichend von Absatz 2 ist ein Mitgliedstaat, der einem von ihm zugelassenen Luftverkehrsunternehmen die Erlaubnis erteilt hat, einen neuen Passagierflugdienst zwischen zwei Regionalflughäfen mit Luftfahrzeugen mit höchstens 80 Sitzplätzen aufzunehmen, zwei Jahre lang nicht verpflichtet, die Erlaubnis für einen gegenseitigen Flugdienst zu erteilen, außer wenn es sich um Luftfahrzeuge mit höchstens 80 Sitzplätzen oder um eine Teilstrecke einer Verbindung im Sinne von Artikel 7 handelt, bei der pro Flug zwischen den zwei betreffenden Regionalflughäfen nicht mehr als 80 Sitzplätze für den Verkauf zur Verfügung stehen.

(5) Die Kommission führt auf Antrag eines Mitgliedstaats, der der Auffassung ist, daß die Erschließung einer Strecke gemäß Absatz 3 oder 4 in unzulässiger Weise eingeschränkt wird, oder von sich aus oder bei Uneinigkeit über die Anwendung von Absatz 3 eine Untersuchung durch und fällt innerhalb von zwei Monaten nach deren Beginn unter Berücksichtigung aller relevanten Faktoren eine Entscheidung darüber, ob Absatz 3 oder 4 weiterhin auf die betreffende Strecke Anwendung finden sollen.

(6) Die Kommission teilt dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine andere Entscheidung treffen.

Mehrfachbenennung

Artikel 6

(1) Ein Mitgliedstaat stimmt einer von einem anderen Mitgliedstaat auf der Grundlage von Länderpaaren vorgenommenen Mehrfachbenennung zu.

(2) Er erklärt sich außerdem mit einer Mehrfachbenennung auf der Grundlage von Städtepaaren wie folgt einverstanden:

— vom 1. Januar 1991 an auf Strecken, auf denen im Vorjahr mehr als 140 000 Fluggäste befördert wurden oder auf denen jährlich mehr als 800 Hin- und Rückflüge stattfinden;

— vom 1. Januar 1992 an auf Strecken, auf denen im Vorjahr mehr als 100 000 Fluggäste befördert wurden oder auf denen jährlich mehr als 600 Hin- und Rückflüge stattfinden.

Punkteverbindungen

Artikel 7

Im Linienflugverkehr von oder zu zwei oder mehr Punkten in einem oder mehreren anderen Mitgliedstaaten außerhalb seines Registrierungsstaates wird einem Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen von den beteiligten Mitgliedstaaten gestattet, mehrere Linienflugverkehre zu verbinden und die gleiche Flugnummer zu verwenden. Verkehrsrechte zwischen den verbundenen Punkten können gemäß Artikel 8 ausgeübt werden.

Rechte der fünften Freiheit

Artikel 8

(1) Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen dürfen gemäß diesem Artikel Rechte der fünften Freiheit auf Punkteverbindungen zwischen zwei Mitgliedstaaten ausüben, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Die Ausübung der Verkehrsrechte betrifft einen Linienflugdienst, der eine Erweiterung eines Flugdienstes von oder eine Vorstufe eines Flugdienstes nach dem Registrierungsstaat darstellt;

b) das Luftverkehrsunternehmen setzt für den Flugdienst der fünften Freiheit höchstens 50 % seiner pro Flugplanperiode für den Flugdienst der dritten und vierten Freiheit, dessen Erweiterung oder Vorstufe der Flugdienst der fünften Freiheit bildet, vorhandenen Sitzplatzkapazität ein.

(2) a) Das Luftverkehrsunternehmen kann für einen Flugdienst der fünften Freiheit ein anderes Luftfahrzeug einsetzen, das jedoch nicht größer als das Luftfahrzeug sein darf, das für den Flugdienst der dritten und vierten Freiheit, dessen Erweiterung oder Vorstufe der Flugdienst der fünften Freiheit bildet, eingesetzt wird.

b) Wird mehr als ein Flugdienst der fünften Freiheit als Erweiterung oder Vorstufe eines Flugdienstes der dritten oder vierten Freiheit ausgeübt, so ist die für die Beförderung von Fluggästen der fünften Freiheit auf diesen Verbindungen der fünften Freiheit verfügbare Gesamtsitzplatzkapazität die Kapazität, die sich aus der Kapazitätsregelung von Absatz 1 Buchstabe b) ergibt.

(3) Ein Luftverkehrsunternehmen, das gemäß diesem Artikel einen Flugdienst der fünften Freiheit betreibt, übermittelt den beteiligten Mitgliedstaaten auf Wunsch alle einschlägigen Informationen über

a) die pro Flugplanperiode vorhandene Sitzplatzkapazität für den Flugdienst der dritten und vierten Freiheit, dessen Erweiterung oder Vorstufe der Flugdienst der fünften Freiheit bildet und

b) bei Flugdiensten der fünften Freiheit gemäß Absatz 2 Buchstabe b) den für jeden einzelnen Flugdienst angesetzten Anteil der pro Flugplanperiode vorhandenen Kapazität.

Voraussetzungen für die Ausübung von Verkehrsrechten

Artikel 9

Das Recht eines Mitgliedstaats, den Verkehr innerhalb eines Flughafensystems auf die einzelnen Flughäfen in einer Diskriminierungen aufgrund der Staatszugehörigkeit ausschließenden Weise aufzuteilen, bleibt von dieser Verordnung unberührt.

Artikel 10

(1) Ungeachtet des Artikels 5 Absatz 2 unterliegt die Ausübung der Verkehrsrechte den veröffentlichten gemeinschaftlichen, nationalen, regionalen und örtlichen Bestimmungen für Sicherheit, Umweltschutz und die Zuweisung von An- und Abflugzeiten; ferner müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

a) Der Flughafen oder das Flughafensystem muß über ausreichende Einrichtungen für diesen Verkehr verfügen;

b) die Navigationshilfen müssen für diesen Verkehr ausreichen.

(2) Sind die Voraussetzungen des Absatzes 1 nicht erfüllt, so kann ein Mitgliedstaat in einer Diskriminierungen aufgrund der Staatszugehörigkeit ausschließenden Weise die Ausübung der Verkehrsrechte von Bedingungen abhängig machen, beschränken oder verweigern. Vor Erlaß einer solchen Maßnahme unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission und übermittelt ihr alle hierzu notwendigen Informationen.

(3) Unbeschadet des Artikels 9 darf ein Mitgliedstaat — außer mit Zustimmung des(r) anderen beteiligten Mitgliedstaates(n) — einem Luftverkehrsunternehmen nicht die Erlaubnis erteilen, 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 einem von dem betreffenden anderen Mitgliedstaat zugelassenen Luftverkehrsunternehmen aufgrund der Absätze 1 und 2 nicht gestattet ist, einen neuen Flugdienst zu dem betreffenden Flughafen einzurichten oder bei einem bereits bestehenden Flugdienst zu diesem Flughafen die Flugfrequenz zu erhöhen; dies gilt bis eine Verordnung über einen Verhaltenskodex für die Zuweisung von An- und Abflugzeiten, der auf dem allgemeinen Grundsatz des Ausschlusses einer Diskriminierung aufgrund der Staatszugehörigkeit beruht, vom Rat genehmigt wird und in Kraft tritt.

(4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats prüft die Kommission die Anwendung von Absatz 2 und/oder Absatz 3 in jedem einzelnen Fall und entscheidet innerhalb eines Monats, ob der Mitgliedstaat die Maßnahme weiterhin anwenden darf.

(5) Die Kommission teilt dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine andere Entscheidung treffen.

Kapazitätsanteile

Artikel 11

(1) Vom 1. November 1990 an gestattet ein Mitgliedstaat einem anderen Mitgliedstaat, seinen Kapazitätsanteil in einer Flugplanperiode um 7,5 Prozentpunkte gegenüber der Lage in der vorherigen entsprechenden Flugplanperiode zu erhöhen, wobei jeder Mitgliedstaat auf jeden Fall einen Kapazitätsanteil von 60 % beanspruchen kann.

(2) Der Rat erläßt auf der Grundlage eines bis zum 31. Dezember 1991 vorzulegenden Kommissionsvorschlags

Bestimmungen, wonach die Beschränkungen der Kapazitätsaufteilung zwischen den Mitgliedstaaten aufgehoben werden; diese Bestimmungen müssen spätestens am 1. Januar 1993 zur Anwendung kommen.

(3) Beschränkungen der Kapazitätsaufteilung gelten nicht für Flugdienste zwischen Regionalflughäfen, ungeachtet des Sitzplatzangebots der Luftfahrzeuge.

(4) Bei der Anwendung von Absatz 1 werden einseitige Kapazitätsverringerungen nicht berücksichtigt. In diesen Fällen wird als Berechnungsgrundlage für die Kapazitätsanteile die Kapazität herangezogen, die das (die) Luftverkehrsunternehmen des Mitgliedstaats, das (die) seine (ihre) Kapazität verringert hat (haben), in der entsprechenden vorherigen Flugplanperiode angeboten hat (haben).

Artikel 12

(1) Auf Antrag eines Mitgliedstaats, für den die Anwendung von Artikel 11 zu einer erheblichen finanziellen Schädigung des (der) von ihm zugelassenen Luftverkehrsunternehmen(s) geführt hat, nimmt die Kommission eine Prüfung des Sachverhalts vor und entscheidet auf der Grundlage aller relevanten Faktoren einschließlich der Marktlage, der Finanzlage des (der) Luftverkehrsunternehmen(s) und des erzielten Auslastungsgrades darüber, ob die Kapazitätsaufteilung auf den Strecken von oder nach diesem Staat befristet eingefroren werden soll.

(2) Auf Antrag eines Mitgliedstaats, dessen Linienflugverkehr erheblichem Wettbewerb von seiten des Bedarfsflugverkehrs ausgesetzt ist und in dem eine Situation besteht, bei der die Möglichkeiten seiner Luftverkehrsunternehmen zu einem effektiven Wettbewerb am Markt übermäßig beeinträchtigt sind, entscheidet die Kommission nach Prüfung aller relevanten Faktoren einschließlich der Marktlage und des erzielten Auslastungsgrades sowie nach Konsultation der übrigen beteiligten Mitgliedstaaten innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt des Antrags darüber, ob statt der 7,5 Prozentpunkte gemäß Artikel 11 Absatz 1 für das betreffende bilaterale Verhältnis ein geringerer Wert angesetzt werden soll.

(3) Die Kommission teilt dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine andere Entscheidung treffen.

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 13

(1) Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, untereinander flexiblere Regelungen als die der Artikel 6, 8 und 11 zu vereinbaren oder aufrechtzuerhalten.

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

Artikel 14

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

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

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

Artikel 15

Der Rat entscheidet bis spätestens 30. Juni 1992 anhand eines bis zum 31. Mai 1991 vorzulegenden Vorschlags der Kommission über eine Änderung dieser Verordnung.

Artikel 16

Die Entscheidung 87/602/EWG und die Richtlinie 83/416/EWG werden aufgehoben.

Artikel 17

Diese Verordnung tritt am 1. November 1990 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am 24. Juli 1990.

Im Namen des Rates
Der Präsident
C. MANNINO

ANHANG I

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

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

— Scandinavian Airlines System,

— Britannia Airways,

— Monarch Airlines.

ANHANG II

Verzeichnis der Flughäfen der Kategorie 1

BELGIEN:	Brüssel-Zaventem
DÄNEMARK:	Kopenhagen-Kastrup/Roskilde
DEUTSCHLAND:	Frankfurt/Rhein-Main Düsseldorf-Lohausen München-Riem
SPANIEN:	Palma-Mallorca Madrid-Barajas Malaga Las Palmas
GRIECHENLAND:	Athen-Hellenikon Saloniki-Micra
FRANKREICH:	Paris-Charles de Gaulle/Orly
IRLAND:	Dublin
ITALIEN:	Rom-Fiumicino/Ciampino Mailand-Linate/Malpensa
NIEDERLANDE:	Amsterdam-Schipol
PORTUGAL:	Lissabon Faro
VEREINIGTES KÖNIGREICH:	London-Heathrow/Gatwick/Stansted Luton

---