Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►**B**

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2408/92 DES RATES

vom 23. Juli 1992

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

(ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8)

Geändert durch:

		Amtsblatt Nr.	Seite	Datum
►**M1**	Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003	L 284	1	31.10.2003

Geändert durch:

►**A1**	Beitrittsakte Österreichs, Finnlands und Schwedens	C 241	21	29.8.1994
	(angepaßt durch den Beschluß 95/1/EG, Euratom, EGKS des Rates)	L 1	1	1.1.1995
►**A2**	Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge	L 236	33	23.9.2003

Berichtigt durch:

►**C1** Berichtigung, ABl. L 15 vom 23.1.1993, S. 33 (2408/92)

►**C2** Berichtigung, ABl. L 45 vom 23.2.1993, S. 30 (2408/92)

▼B

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.

([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.

▼B

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.

Angesichts der Wettbewerbssituation auf dem Markt empfiehlt es sich, Maßnahmen zu treffen, um Luftfahrtunternehmen vor unvertretbaren 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,

[1] ABl. Nr. L 36 vom 8. 2. 1991. S. 1.

▼B

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 von 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ([1]) 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;

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 Luftfahrtunternehmen, auf Strecken, für die ihm ein Mitgliedstaat

([1]) Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

▼B

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;

►C1 ii) das Luftfahrtunternehmen für den Kabotageflugdienst mehr als 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;

▼B

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.

▼B

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.

▼B

(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;

— ►C2 dürfen die Ziele 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 anficht 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

▼B

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 Landezeiten, 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.

▼M1

Artikel 11

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

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

▼M1

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

(4) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG [1] unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(5) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

▼B

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.

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

[1] Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).

▼B

ANHANG I

Verzeichnis der Flughäfen der Kategorie 1

BELGIEN:	Brüssel-Zaventem
▼A2	
TSCHECHISCHE REPUBLIK:	Praha - Ruzyně
▼B	
DÄNEMARK:	Flughafensystem Kopenhagen
DEUTSCHLAND:	Frankfurt-Rhein/Main
	Düsseldorf-Lohausen
	München
	Flughafensystem Berlin
▼A2	
ESTLAND:	Tallinna Lennujaam
▼B	
SPANIEN:	Palma-Mallorca
	Madrid-Barajas
	Malaga
	Las Palmas
GRIECHENLAND:	Athen-Hellenikon
	Thessaloniki-Macedonia
FRANKREICH:	Flughafensystem Paris
IRLAND:	Dublin
ITALIEN:	Flughafensystem Roma
	Flughafensystem Mailand
▼A2	
ZYPERN:	Larnaka Airport
LETTLAND:	Riga
LITAUEN:	Vilnius
UNGARN:	Budapest-Ferihegy International Airport
MALTA:	Luqa
▼B	
NIEDERLANDE:	Amsterdam-Schiphol
▼A2	
POLEN:	Warszawa-Okęcie
▼B	
PORTUGAL:	Lissabon
	Faro
▼A2	
SLOWENIEN:	Ljubljana
SLOVAKIA:	Bratislava Airport
▼B	
VEREINIGTES KÖNIGREICH:	Flughafensystem London
	Luton
▼A1	
ÖSTERREICH:	Wien
FINNLAND:	Helsinki-Vantaa — Helsingfors Vanda
SCHWEDEN:	Flughafensystem Stockholm

▼B

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

▼A1

SCHWEDEN:	Stockholm-Arlanda/Bromma

▼B

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.