



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 24. Juli 2006 (25.07)
(OR. en)**

11829/06

**Interinstitutionelles Dossier:
2006/0130 (COD)**

**AVIATION 109
CODEC 784**

VORSCHLAG

der:	Europäischen Kommission
vom:	19. Juli 2006
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung)

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2006) 396 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 18.7.2006
KOM(2006) 396 endgültig

2006/0130 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der
Gemeinschaft
(Neufassung)

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2006) 943}

{SEK(2006) 976}

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Der Liberalisierungsrahmen, der durch die Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92 – das „dritte Paket“ des Luftverkehrsbinnenmarkts – geschaffen wurde, hat einen Wandel der Luftverkehrsdienste gefördert, durch den diese Dienste effizienter und preisgünstiger geworden sind. In den letzten zehn Jahren hat sich jedoch gezeigt, dass einige Maßnahmen des dritten Pakets entweder schlecht angewendet werden oder klarer gefasst bzw. überarbeitet werden müssen. Unterschiede bei der Durchführung und Auslegung der drei Verordnungen in den Mitgliedstaaten und die Notwendigkeit von Klarstellungen machen eine Überarbeitung der Verordnungen erforderlich, um die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle EU-Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten. Die Überarbeitung des dritten Pakets bezweckt eine größere Markteffizienz, eine höhere Sicherheit der Luftverkehrsdienste und einen besseren Schutz der Fluggäste.

- **Allgemeiner Kontext**

Am 23. Juli 1992 wurde mit der Annahme der drei Ratsverordnungen Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92, dem so genannten „dritten Paket“, die letzte Stufe der Liberalisierung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft erreicht. Vorausgegangen waren das „erste Paket“, das im Dezember 1987 verabschiedet wurde, und das „zweite Paket“ vom Juni 1990.

Mehr als zehn Jahre nach Inkrafttreten hat das dritte Paket seine Aufgabe weitgehend erfüllt und eine zuvor unerreichte Expansion des Luftverkehrs in Europa ermöglicht. Alte Monopole wurden beseitigt, die innergemeinschaftliche Kabotage wurde eingeführt und der Wettbewerb hat sich in allen Märkten zugunsten der Verbraucher verstärkt.

Trotz dieser Erfolge leiden die meisten Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft weiterhin an Überkapazitäten und einer übermäßigen Zersplitterung des Markts. Die ungleiche Anwendung des dritten Pakets in den Mitgliedstaaten und die noch verbleibenden Beschränkungen für innergemeinschaftliche Luftverkehrsdienste wirken sich wie folgt aus:

- o Ungleiche Wettbewerbsbedingungen: Die Markteffizienz wird durch Wettbewerbsverfälschungen beeinträchtigt (z. B. unterschiedliche Handhabung der Anforderungen in Verbindung mit der Betriebsgenehmigung; Diskriminierung zwischen EU-Luftfahrtunternehmen aufgrund der Staatszugehörigkeit; diskriminierende Behandlung bei Strecken in Drittländer usw.).

- o uneinheitliche Anwendung der Vorschriften für das Leasing von Luftfahrzeugen aus Drittländern mit Besatzung, und somit Wettbewerbsverfälschungen und Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen;

- o den Fluggästen kommt der Binnenmarkt nicht in vollem Umfang zugute, weil es keine Preistransparenz gibt oder auf der Basis des Wohnsitzlandes diskriminiert

wird.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Der Vorschlag bezweckt die Überarbeitung und Konsolidierung der Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92.

- **Vereinbarkeit mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Der Vorschlag stärkt den Binnenmarkt durch die Förderung der Marktkonsolidierung, wodurch ein stärker wettbewerblich orientiertes Umfeld geschaffen wird, in dem die europäischen Luftfahrtunternehmen es mit ihren internationalen Wettbewerbern aufnehmen können. Er trägt zur Erreichung der Ziele der Strategie von Lissabon zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Europas bei.

Besonderes Augenmerk wurde der Vereinfachung und Konsolidierung des Inhalts der Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92 gewidmet. Dies erfolgt im Einklang mit dem Vorhaben der Kommission, den Inhalt des gemeinschaftlichen Besitzstandes zu vereinfachen, ihn zu aktualisieren und im Umfang zu verringern.

Einige der vorgeschlagenen Änderungen können Auswirkungen auf die Umwelt haben. Umweltauswirkungen werden bereits durch einzelne Initiativen der Kommission im Rahmen der Strategie für eine nachhaltige Entwicklung und des europäischen Programms zur Klimaänderung abgedeckt (siehe auch „Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs“, Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, KOM(2005) 459 vom 27. September 2005).

2) ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung interessierter Kreise**

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Der Ausarbeitung dieses Vorschlags ging eine öffentliche Anhörung voraus, um so viele Stellungnahmen und Vorschläge wie möglich von betroffenen Einzelpersonen und Organisationen einzuholen. Der Kommission gingen 56 Beiträge von nationalen Behörden, internationalen Organisationen, Luftfahrtunternehmen und deren Branchenverbänden, Flughäfen und Verbänden von Arbeitnehmern des Luftverkehrs sowie von Luftverkehrsnutzern zu.

Am 26. Februar 2004 erfolgte eine Konsultationssitzung mit den beteiligten Kreisen in Brüssel. Delegationen aus 11 Mitgliedstaaten und von 11 Organisationen als Vertreter von Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Fremdenverkehrsbetreibern und Beschäftigten des Luftverkehrssektors nahmen daran teil.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die Mehrheit der Beteiligten, die Stellung genommen haben, ist mit den derzeitigen Verordnungen zufrieden, stimmt aber zu, dass einige Anpassungen und Harmonisierungsanstrengungen nötig sind, die durch eine detailgenauere Formulierung

der Bestimmungen oder der Leitlinien für die Abfassung erfolgen könnte. Die Aktualisierung und Vereinfachung der Bestimmungen und die Streichung von Bestimmungen, die 1992 notwendig waren, aber mittlerweile überholt sind, wird befürwortet.

Hinsichtlich der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 sind detailliertere Bestimmungen notwendig, um die Überwachung der finanziellen Bestandsfähigkeit von Luftfahrtunternehmen zu verschärfen, ebenso strengere Anforderungen an das Leasing von Luftfahrzeugen.

Bezüglich der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 betonen die meisten Beteiligten, dass die Beziehungen mit Drittländern Gegenstand besonderer Vereinbarungen und Vorschriften sein müssen. Es besteht weitgehend Übereinstimmung, dass das Verfahren zur Wahrnehmung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen vereinfacht werden muss, wenngleich eine größere Zahl von Luftfahrtunternehmen auch die Gefahr von Wettbewerbsverfälschungen hervorhebt, die durch einen übermäßigen Gebrauch gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen hervorgerufen werden könnte. Die meisten Konsultationsteilnehmer sprachen sich dafür aus, die Bestimmungen deutlicher zu fassen, die die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen und die Festlegung objektiver Kriterien betreffen.

Hinsichtlich der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 sprachen sich die Luftfahrtunternehmen gegen alles aus, was die Freiheit zur Festsetzung von Tarifen gefährden könnte, wie sie derzeit im Wettbewerbsrecht und in den Sicherungsklauseln der Verordnung 2409/92 festgeschrieben ist. Festzustellen ist allerdings auch, dass einige nationale und regionale Behörden sowie Verbraucherorganisationen handlungsbereit sind, um eine größere Transparenz herzustellen und allen Bürgern tatsächlichen Zugang zu den in der Union angebotenen Flugpreisen zu verschaffen.

Alle im Rahmen der Konsultation vorgebrachten Kommentare wurden bei der Ausarbeitung der vorgeschlagenen Überarbeitung sorgfältig geprüft. Die Ergebnisse der Konsultation sind in die Folgenabschätzung eingegangen. Letztere wurde mit Unterstützung eines externen Beraters durchgeführt, dessen Vertrag von Dezember 2004 bis Oktober 2005 lief.

Im Internet wurde vom 17.3.2003 bis 30.9.2003 eine offene Konsultation durchgeführt. Dabei erhielt Kommission 56 Beiträge. Die Ergebnisse können aufgerufen werden unter http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package_3_en.htm.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Mit der Überarbeitung des dritten Pakets wird keine radikale Änderung des Rechtsrahmens angestrebt, stattdessen soll eine Reihe von Anpassungen vorgenommen werden, mit denen die erkannten Probleme behoben werden. Optionen, die sich zu weit vom bestehenden Rechtsrahmen entfernen – etwa die Schaffung einer Genehmigungsbehörde der Gemeinschaft –, wurden bereits im Konsultationsverfahren ausgeschlossen. Deshalb wurden die beiden Optionen „keine Änderung“ und

„Abänderung“ miteinander verglichen, wobei letztere Option eine Reihe von Maßnahmen umfasst, die unmittelbar die bei der Überprüfung des dritten Pakets erkannten Probleme behandeln.

1. Bei der Option „keine Änderung“ bleiben die geltenden drei Verordnungen, aus denen das dritte Paket für den Luftverkehrsbinnenmarkt besteht, unverändert. Die zuvor genannten Probleme, die sich aus einer uneinheitlichen Durchführung der Verordnungen des dritten Pakets ergeben, dürften weiter anhalten oder sich noch verschärfen, falls die Vorschriften unverändert bleiben.

2. Die Option „Änderung“ umfasst eine Reihe von Abänderungen des dritten Pakets, um eine einheitliche und wirksame Anwendung der betreffenden Bestimmungen zu gewährleisten. Die Folgenabschätzung hat ergeben, dass diese Maßnahmen ihr Ziel erreichen und ihre wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen positiv sind, bei recht begrenzten Umweltkosten.

Die Kommission hat die im Arbeitsprogramm aufgeführte Folgenabschätzung vorgenommen, die diesem Vorschlag beigelegt ist.

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen**

Der Entwurf der Verordnung wird eine effiziente und einheitliche Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für den Luftverkehrsbinnenmarkt durch strengere und präzisere Anwendungskriterien (z. B. für Betriebsgenehmigungen, Flugzeug-Leasing, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und Regeln für die Verkehrsaufteilung) gewährleisten. Ebenfalls gestärkt wird der Binnenmarkt durch die Aufhebung aller noch bestehenden Einschränkungen für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten, die noch aus alten bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten herrühren, sowie durch die Übertragung des Rechts an die Gemeinschaft, über innergemeinschaftliche Verkehrsrechte mit Drittländern zu verhandeln. Der Vorschlag stärkt die Verbraucherrechte, indem er die Preistransparenz und Nichtdiskriminierung fördert.

Die Rechtsvorschriften werden vereinfacht und konsolidiert, da überholte Teile des dritten Pakets wegfallen und die Bestimmungen wo nötig deutlicher gefasst werden. Die drei bestehenden Verordnungen des dritten Pakets werden in einer einzigen Vorschrift zusammengefasst.

- **Rechtsgrundlage**

Dieser Entwurf für eine Verordnung zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92 beruht auf Artikel 80 Absatz 2 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

– Die Erfahrungen mit dem dritten Paket zum Luftverkehrsbinnenmarkt haben gezeigt, dass die Rechtsvorschriften in den Mitgliedstaaten nicht einheitlich ausgelegt und angewendet werden. Dadurch werden gleiche Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen in der Gemeinschaft vereitelt. Angesichts des internationalen Charakters des Luftverkehrs können diese Probleme nicht auf Ebene der Mitgliedstaaten gelöst werden.

– Die uneinheitliche Anwendung des dritten Pakets führt zu Wettbewerbsverfälschungen im Luftverkehrsbinnenmarkt, da Luftfahrtunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten nicht unter den gleichen Bedingungen tätig sind.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

– Eine einheitlichere Anwendung des dritten Pakets kann am besten durch eine Verdeutlichung und Festlegung der Bestimmungen auf Gemeinschaftsebene erreicht werden.

– Einige Hindernisse für die freie Erbringung von Luftverkehrsdiensten müssen in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften beseitigt werden.

– Die erkannten Probleme können angesichts ihres länderübergreifenden Charakters nur auf Ebene der Union angegangen werden.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

• Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

– Die vorgeschlagene Überarbeitung des dritten Pakets lässt den Spielraum für einzelstaatliche Entscheidung weitgehend unverändert, trägt aber zu einer einheitlichen Auslegung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften bei. Nur in genau bestimmten Fällen, in denen die Gefahr einer Marktverfälschung aufgrund einzelstaatlicher Entscheidungen am größten ist, wurden die Möglichkeiten für ein Tätigwerden der Gemeinschaft gestärkt.

– Die Verwaltungslasten einzelstaatlicher Behörden können sich für manche Mitgliedstaaten im Bereich der Aufsicht über Betriebsgenehmigungen erhöhen, da der Vorschlag eine strengere Aufsicht vorsieht. In anderen, vom Vorschlag erfassten Bereichen sollten die Verwaltungslasten jedoch unverändert bleiben oder geringer werden (z. B. bei gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen).

• Wahl des Instruments

Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen.

Eine Verordnung ist das bestgeeignete Instrument, da

- der Vorschlag die Überarbeitung von drei bestehenden Verordnungen betrifft,
- bezweckt wird, eine einheitlichere Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften im Luftverkehrsbinnenmarkt zu gewährleisten.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5) WEITERE ANGABEN

- **Vereinfachung**

Mit dem Vorschlag werden Rechtsvorschriften vereinfacht.

In diesem Vorschlag wurden überholte Bestimmungen gestrichen und, wo möglich, Inhalt, Darstellung und Formulierung der Bestimmungen überarbeitet, um sie verständlicher zu machen und Mehrdeutigkeiten zu vermeiden. Außerdem wurden sie angesichts der vereinfachten Struktur der Verordnungen in einer einzigen Vorschrift zusammengefasst.

Der Vorschlag ist im gleitenden Programm der Kommission zur Aktualisierung und Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts und in ihrem Arbeits- und Legislativprogramm (Fundstelle: 2002/TREN/28) vorgesehen.

- **Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Durch die Annahme des Vorschlags werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

- **Einzel Erläuterung zum Vorschlag**

1. Verschärfung der Anforderungen für die Erteilung und Aufhebung von Betriebsgenehmigungen

Die finanzielle Gesundheit der Luftfahrtunternehmen wird je nach Mitgliedstaat, der die Betriebsgenehmigung erteilt hat, unterschiedlich streng geprüft. Gleiche Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten sind daher nicht immer gewährleistet, und die Marktkonsolidierung wird gebremst. Außerdem ist der fortgesetzte Betrieb finanziell instabiler Luftfahrtunternehmen mit Sicherheitsrisiken verbunden, zusätzlich zu dem finanziellen Risiko, das Kunden im Fall der Insolvenz eines Luftfahrtunternehmens tragen.

Der Vorschlag verpflichtet die Mitgliedstaaten dazu, die Aufsicht über Betriebserlaubnisse zu verstärken und diese auszusetzen oder aufzuheben, wenn die Anforderungen der Verordnung nicht mehr erfüllt werden (Artikel 5 bis 10). Bei Untätigkeit eines Mitgliedstaats wird die Kommission in dem Vorschlag dazu berechtigt, die Betriebserlaubnis aufzuheben (Artikel 14).

Der Vorschlag wurde so gefasst, dass der Möglichkeit einer künftigen Erweiterung der Kompetenzen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) im Bereich der Sicherheitsaufsicht und/oder Erteilung von Genehmigungen Rechnung getragen wird, um die einheitliche Beaufsichtigung der Luftfahrtunternehmen in effizientester Weise zu gewährleisten.

2. Der Vorschlag verschärft die Anforderungen hinsichtlich des Leasings von Luftfahrzeugen (Artikel 13).

Das „Wet Leasing“ von Luftfahrzeugen aus Drittländern verschafft EU-Luftfahrtunternehmen eine große Flexibilität, was die wirtschaftliche Effizienz der EU-Luftverkehrsbranche zugunsten der Kunden steigert. Die Durchführung der geltenden Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 gibt jedoch zu Bedenken hinsichtlich der Sozialbedingungen und der Sicherheit Anlass. Regeln und Praktiken in Bezug auf das Leasing (insbesondere Wet Leasing, also das Leasen von Luftfahrzeugen einschließlich Besatzung) sind je nach Mitgliedstaat unterschiedlich.

Die Sicherheitsbewertung geleaster Luftfahrzeuge aus Drittländern wird nicht in allen Mitgliedstaaten mit derselben Strenge durchgeführt, was zu Bedenken hinsichtlich des Sicherheitsniveaus führt. Der zuweilen regelmäßige Rückgriff auf das Wet Leasing aus Drittländern ist bedenklich aufgrund der Möglichkeit negativer sozialer Auswirkungen.

Mit dem Vorschlag werden strengere Anforderungen eingeführt, um das Risiko negativer sozialer Auswirkungen zu verringern und die Sicherheit zu verbessern. In dem Vorschlag wird festgelegt, dass die zuständige Genehmigungsbehörde bei einer Zustimmung zu Leasingvereinbarungen bestätigen muss, dass Sicherheitsstandards eingehalten werden, die den Sicherheitsanforderungen der Gemeinschaft gleichwertig sind. Leasingverträge für Luftfahrzeuge, die in Drittländern eingetragen sind, sind nur unter außergewöhnlichen Umständen für eine maximale Dauer von sechs Monaten zugelassen und können nur einmal für eine zweite nicht aufeinander folgende Periode von maximal sechs Monaten erneuert werden.

3. In dem Vorschlag werden die Regeln für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen deutlicher gefasst (Artikel 16, 17 und 18).

Die für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen geltenden Regeln wurden überarbeitet, um die Verwaltungslasten zu senken, einen übermäßigen Rückgriff auf solche Verpflichtungen zu vermeiden und mehr Wettbewerbern einen Anreiz für die Teilnahme an Ausschreibungen zu geben. Die Veröffentlichungspflichten wurden geändert, so dass nur noch eine Kurzmitteilung im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden muss.

Um einen übermäßigen Rückgriff auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu verhindern, kann die Kommission in Einzelfällen die Vorlage eines Wirtschaftsberichts verlangen, der Erläuterungen zum Kontext der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

enthält; die Angemessenheit gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ist besonders sorgfältig zu bewerten, wenn sie für Strecken auferlegt werden sollen, die bereits von Schienenverkehrsdiensten mit einer Reisezeit unter drei Stunden bedient werden. Die Ausschreibungsverfahren wurden dahingehend geändert, dass die zulässige Höchstdauer der Konzession von drei auf vier Jahre (im Fall von Regionen in äußerster Randlage auf fünf Jahre) angehoben wurde. Das Ausschreibungsverfahren für die Erneuerung der Konzession muss mindestens sechs Monate im Voraus eingeleitet werden, damit eine sorgfältige Bewertung der weiteren Notwendigkeit eines eingeschränkten Zugangs zu der Strecke möglich ist.

Darüber hinaus wurde ein Dringlichkeitsverfahren eingeführt, um bei plötzlichen Unterbrechungen der Bedienung von Strecken, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen festgelegt wurden, eingreifen zu können.

Unter der Voraussetzung, dass die hier vorgeschlagene Verordnung auch in ihrer verabschiedeten Form Garantien für die Transparenz, Nichtdiskriminierung und Verhältnismäßigkeit umfasst, die denen im Vorschlag der Kommission hinsichtlich der Festlegung und Gewährung von Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gleichwertig sind, beabsichtigt die Kommission, spätestens zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung einen verbindlichen Rechtsakt auf der Grundlage von Artikel 86 Absatz 3 zu erlassen, mit dem Ausgleichsleistungen, die in Übereinstimmung mit der Verordnung erfolgen, insoweit sie staatliche Beihilfen darstellen können, als mit dem EG-Vertrag für vereinbar erklären und von der Notifizierungspflicht ausnehmen, auch um den Betreibern Rechtssicherheit zu geben in Bezug auf die bei Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erfolgenden Ausgleichszahlungen gemäß dieser Verordnung. Dieser Rechtsakt könnte in Form einer Aktualisierung der Entscheidung der Kommission vom 28. November 2005 (ABl. L 312 vom 29.11.2005) erfolgen, mit der eine Bezugnahme auf diese neue Verordnung eingeführt und der Anwendungsbereich der Entscheidung auf alle Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ausgedehnt werden, die an Luftfahrtunternehmen in Übereinstimmung mit dieser Verordnung geleistet werden.

4. Mit dem Vorschlag werden Diskrepanzen zwischen dem Luftverkehrsbinnenmarkt und Luftverkehrsdiensten nach Drittländern beseitigt (Artikel 15 und 22).

Unter Berücksichtigung der während der Konsultation vorgebrachten Stellungnahmen befasst sich der Vorschlag mit Beziehungen zu Drittländern nur insoweit, als ein unmittelbarer Zusammenhang mit Bestimmungen im dritten Paket besteht.

Um für mehr Kohärenz zwischen dem Binnenmarkt und seinen externen Aspekten zu sorgen, einschließlich der den einheitlichen europäischen Luftraum betreffenden Aspekte, sollte der Zugang von Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten zum innergemeinschaftlichen Markt in einer kohärenten Weise durch Verhandlungen auf Gemeinschafts-Ebene gehandhabt werden. Daher wird die Europäische Gemeinschaft für die Aushandlung innergemeinschaftlicher Verkehrsrechte mit Drittländern zuständig sein.

Noch geltende Beschränkungen aus bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten werden aufgehoben, um die Nichtdiskriminierung zu gewährleisten bezüglich Code-Sharing und Preisbildung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf Strecken

nach Drittländern unter Einschluss von Orten in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat des jeweiligen Luftfahrtunternehmens.

5. In dem Vorschlag werden die Regeln für die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen deutlicher gefasst (Artikel 19).

Das derzeitige zweistufige Verfahren – zuerst Festlegung eines Flughafensystems, dann von Regeln für die Verkehrsaufteilung – wird durch ein einstufiges Verfahren ersetzt, bei dem das Konzept eines „Flughafensystems“ aufgegeben wird. Die Mitgliedstaaten können Regeln für die Verkehrsaufteilung für Flughäfen, die dieselbe Stadt oder denselben Ballungsraum bedienen, einführen, benötigen dafür jedoch die vorherige Genehmigung der Kommission (nach Anhörung des zuständigen Ausschusses). Gemäß dem Vorschlag sollten die betreffenden Flughäfen über eine angemessene Verkehrsinfrastruktur sowie über häufige, zuverlässige und effiziente öffentliche Verkehrsverbindungen mit der Stadt oder dem Ballungsgebiet, das sie bedienen, verfügen.

Der Vorschlag legt fest, dass die Regeln für die Verkehrsaufteilung den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und Transparenz entsprechen und auf sachlichen Kriterien beruhen müssen. Damit wird bestätigt, dass Regeln für die Verkehrsaufteilung nicht dazu missbraucht werden dürfen, zwischen Luftfahrtunternehmen zu diskriminieren.

6. Der Vorschlag fördert die Preistransparenz für Fluggäste und ein faires Preisverhalten.

Die Veröffentlichung von Flugpreisen ohne Angabe von Steuern, Gebühren oder sogar Kraftstoffzuschlägen hat sich zu einer weit verbreiteten Praxis entwickelt, die der Preistransparenz entgegensteht. Eine unzureichende Preistransparenz führt zu Wettbewerbsverfälschungen, wodurch die Verbraucher durchschnittlich höhere Flugpreise zu zahlen haben. Die Kommission muss auch feststellen, dass es noch immer zu Fällen von Diskriminierung aufgrund des Wohnsitzlandes der Fluggäste kommt.

Gemäß dem Vorschlag müssen die Flugpreise alle anwendbaren Steuern, Gebühren und Entgelte enthalten, und die Luftfahrtunternehmen müssen die Öffentlichkeit umfassend über Flugpreise und Frachtraten und die daran geknüpften Bedingungen informieren (Artikel 2 Absatz 18 und Artikel 24 Absatz 1).

Flugpreise sind ohne Diskriminierung aufgrund des Wohnsitzes oder der Staatsangehörigkeit des Fluggastes innerhalb der Gemeinschaft festzusetzen (Artikel 24 Absatz 2). Hinsichtlich der Verfügbarkeit von Flugpreisen eines Luftfahrtunternehmens darf es keine Diskriminierung aufgrund des Niederlassungsorts des Reisebüros geben.

Nach den Erfahrungen mit der Anwendung des dritten Pakets zur Liberalisierung des Luftverkehrs ist es nicht zu einem Marktversagen gekommen, das die Aufrechterhaltung besonderer Bestimmungen zur Regulierung von Flugpreisen wie die Schutzmaßnahmen in Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 rechtfertigen würde. In diesem Zusammenhang werden die sektorspezifischen Maßnahmen auch in Anbetracht der allgemeinen Wettbewerbsregeln aus dieser Verordnung gestrichen.

↓ 2407/92 - 2408/92 - 2409/92
(angepasst)

2006/0130 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft

(Text von Bedeutung für den EWR)

☒ DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND ☒ DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel ~~84 Absatz 2~~ ☒ 80 Absatz 2 ☒,

auf Vorschlag der Kommission¹,

~~nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,~~

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

↓ neu

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Eine Reihe substanzieller Änderungen ist an der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

Luftfahrtunternehmen⁵, der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs⁶ und der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten⁷ vorzunehmen. Im Interesse der Deutlichkeit sollten diese Verordnungen neu gefasst und in einer einzigen Verordnung zusammengefasst werden.

- (2) Durch die Annahme dieser drei Verordnungen wurde der Luftverkehr in der Gemeinschaft liberalisiert. Trotz des Erfolgs dieser Liberalisierung hinsichtlich Wachstum, Wettbewerb und sinkender Flugpreise verfälscht die uneinheitliche Durchführung dieser Verordnungen in den Mitgliedstaaten das Funktionieren des Luftverkehrsbinnenmarkts.
- (3) Um eine effizientere und durchgängige Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für den Luftverkehrsbinnenmarkt zu erreichen, ist eine Reihe von Anpassungen des geltenden Rechtsrahmens erforderlich.
- (4) In der Erkenntnis, dass die finanzielle Gesundheit eines Luftfahrtunternehmens und die Sicherheit möglicherweise verknüpft sind, sollte eine strengere Überwachung der Finanzlage von Luftfahrtunternehmen eingerichtet werden.
- (5) Angesichts der wachsenden Bedeutung von Luftfahrtunternehmen mit Betriebsstützpunkten in verschiedenen Mitgliedstaaten und der Notwendigkeit, eine effiziente Aufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten, sollten dieselben Mitgliedstaaten für die Beaufsichtigung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) und der Betriebsgenehmigung zuständig sein.
- (6) Um die Einhaltung der Anforderungen von Betriebsgenehmigungen aller Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgängig überwachen zu können, sollten die Genehmigungsbehörden die Finanzlage der Luftfahrtunternehmen regelmäßig bewerten. Letztere sollten dazu ausreichende Informationen über ihre Finanzlage bereitstellen, insbesondere in den ersten beiden Jahren ihres Bestehens, da diese für das Überleben eines Luftfahrtunternehmens auf dem Markt besonders kritisch sind.
- (7) Um das Risiko für Fluggäste zu verringern, sollte Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, die die Bedingungen für die Aufrechterhaltung einer Betriebsgenehmigung nicht erfüllen, der weitere Betrieb nicht mehr erlaubt werden. In diesen Fällen sollte die zuständige Genehmigungsbehörde die Betriebsgenehmigung widerrufen oder aussetzen. In Fällen, in denen die zuständige Genehmigungsbehörde dies nicht tut, sollte die Kommission berechtigt sein, die Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder auszusetzen, um eine einheitliche Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zu gewährleisten.
- (8) Um einen übermäßigen Gebrauch von Leasing-Vereinbarungen für in Drittländern eingetragene Luftfahrzeuge, insbesondere mit Besatzung (Wet Lease), zu vermeiden, sollte diese Möglichkeit nur unter außergewöhnlichen Umständen, etwa in Ermangelung entsprechender Luftfahrzeuge auf dem Gemeinschaftsmarkt, zugelassen

⁵ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1.

⁶ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8. Zuletzt geändert durch die Beitrittsakte.

⁷ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 15.

werden, streng befristet sein und Sicherheitsnormen entsprechen, die den Sicherheitsvorschriften des Gemeinschaftsrechts gleichwertig sind.

- (9) Um das sichere und kohärente Funktionieren des Luftverkehrsbinnenmarkts zu gewährleisten, ist es wünschenswert, dass die Gemeinschaft für die Aushandlung von innergemeinschaftlichen Verkehrsrechten mit Drittländern zuständig ist. Dadurch würde vermieden, dass es zu Ungereimtheiten zwischen dem Binnenmarkt und den Verhandlungen einzelner Mitgliedstaaten kommt.
- (10) Um den Luftverkehrsbinnenmarkt zu vollenden, sollten noch bestehende Beschränkungen, die zwischen Mitgliedstaaten angewendet werden, etwa Beschränkungen beim Code-Sharing auf Strecken nach Drittländern oder bei der Preisfestsetzung auf Strecken nach Drittländern mit Zwischenlandung in einem anderen Mitgliedstaat (Flüge der sechsten Freiheit), aufgehoben werden.
- (11) Die Bedingungen, unter denen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt werden können, sollten deutlich und eindeutig festgelegt werden, wobei die zugehörigen Ausschreibungsverfahren die Teilnahme einer ausreichenden Zahl von Wettbewerbern ermöglichen sollten. Die Kommission sollte in der Lage sein, so viele Informationen wie möglich einzuholen, um die wirtschaftliche Berechtigung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in Einzelfällen beurteilen zu können.
- (12) Die geltenden Regeln für die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen, die dieselbe Stadt oder denselben Ballungsraum bedienen, sollten deutlicher gefasst und vereinfacht werden.
- (13) Es ist angezeigt, dass es den Mitgliedstaaten möglich ist, auf plötzlich auftretende Probleme zu reagieren, die sich aus unvorhersehbaren und unvermeidlichen Umständen ergeben und die Durchführung von Luftverkehrsdiensten technisch oder praktisch sehr erschweren.
- (14) Fluggästen sollten ungeachtet ihres Wohnorts innerhalb der Gemeinschaft oder ihrer Staatsangehörigkeit und ungeachtet des Orts der Niederlassung der Reisebüros innerhalb der Gemeinschaft dieselben Flugpreise für dieselben Flüge zur Verfügung stehen.
- (15) Die Fluggäste sollten in der Lage sein, Flugpreise zwischen Luftfahrtunternehmen effektiv zu vergleichen. Die veröffentlichten Tarife sollten daher den vom Fluggast zu zahlenden Endpreis einschließlich aller Steuern, Gebühren und Entgelte ausweisen.
- (16) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁸ beschlossen werden.
- (17) Da die einheitlichere Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften hinsichtlich des Luftverkehrsbinnenmarkts aufgrund des internationalen Wesens des Luftverkehrs auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im

⁸ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(18) Es ist daher erforderlich, die Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92 aufzuheben –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel I: Allgemeines

Artikel 1

Gegenstand

↓2407/92 Artikel 1 Absatz 1
(angepasst)

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

↓ 2408/92 Artikel 1 Absatz 1

~~Diese Verordnung betrifft den Zugang zu Strecken in der Gemeinschaft im Linienflug und im Gelegenheitsflugverkehr.~~

↓2409/92 Artikel 1 (angepasst)

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

↓ neu

1. Diese Verordnung regelt die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, das Recht von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, Luftverkehrsdienste innerhalb der Gemeinschaft durchzuführen, und die Preisfestsetzung für Luftverkehrsdienste innerhalb der Gemeinschaft.

↓ 2408/92 Artikel 1 Absatz 2
(angepasst)

2. Die Anwendung ☒ von Kapitel III ☒ 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.

↓ 2408/92 Artikel 1 Absatz 3
(angepasst)

3. Die Anwendung ☒ von Kapitel III ☒ 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.

↓ 2408/92 Artikel 1 Absatz 4
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2407/92 Artikel 2 (angepasst)

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ☒ gelten die folgenden Begriffsbestimmungen ☒:

↓ 2407/92 Artikel 2 Buchstabe c
(angepasst)
⇒ neu

- (1) „Betriebsgenehmigung“ ☒ ist ☒ eine Genehmigung, die einem Unternehmen ~~vom zuständigen Mitgliedstaat~~ ⇒ von der zuständigen Genehmigungsbehörde ⇐ erteilt wird und das Unternehmen je nach den Angaben in der Genehmigung berechtigt, Fluggäste, Post und/oder Fracht im gewerblichen Luftverkehr zu befördern;

↓ neu

- (2) „zuständige Genehmigungsbehörde“ ist eine Behörde, die berechtigt ist, eine Betriebsgenehmigung gemäß Kapitel II zu erteilen, zu verweigern, zu widerrufen oder auszusetzen;

↓ 2407/92 Artikel 2 Buchstabe a
(angepasst)

- (3) „Unternehmen“ ☒ ist ☒ jede natürliche oder juristische Person mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht sowie jede amtliche Einrichtung, unabhängig davon, ob diese eine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder nicht;
-

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe c
und 2409/92 Artikel 2 Buchstabe f
(angepasst)

- (4) „Flugdienst“ ☒ ist ein ☒ Flug oder eine Folge von Flügen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post;
-

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe e
(angepasst)

- (5) „Flug“ ☒ ist ein ☒ Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Zielflughafen;
-

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe k
(angepasst)

- (6) „Flughafen“ ☒ ist jeder ☒ Platz in einem Mitgliedstaat, der für den gewerblichen Luftverkehr offen steht;
-

↓ 2407/92 Artikel 2 Buchstabe d
(angepasst)
⇒ neu

- (7) „Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)“ ☒ ist ☒ ~~eine von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten~~ ☒ ein ☒ einem Unternehmen ~~oder einer Gruppe von Unternehmen ausgestellt~~ ~~Urkunde~~ ☒ ausgestelltes Zeugnis ☒, in dem 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 ⇒ gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts ⇐ zu gewährleisten;

↓ 2407/92 Artikel 2 Buchstabe g
(angepasst)

- (8) „tatsächliche Kontrolle“ ☒ ist ☒ 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 ein 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 bestimmenden Einfluss auf die Zusammensetzung, das Abstimmungsverhalten oder die Beschlüsse der Organe des Unternehmens oder in anderer Weise einen bestimmenden Einfluss auf die Führung der Unternehmensgeschäfte gewähren;

↓ 2407/92 Artikel 2 Buchstabe b
(angepasst)

- (9) „Luftfahrtunternehmen“ ☒ ist ☒ ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe b
und 2409/92 Artikel 2
Buchstabe h (angepasst)
⇒ neu

- (10) „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ ☒ ist ☒ ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von ~~einem Mitgliedstaat~~ ⇒ einer zuständigen Genehmigungsbehörde ⇐ gemäß ~~der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates von 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen~~ ☒ Kapitel II ☒ ~~ausgestellt~~ ⇒ erteilt ⇐ wurde;

↓ 2407/92 Artikel 2 Buchstabe e
(angepasst)

- (11) „Wirtschaftsplan“ ☒ ist ☒ eine genaue Beschreibung der vom Luftfahrtunternehmen beabsichtigten gewerblichen Tätigkeiten in dem betreffenden Zeitraum, insbesondere in Bezug auf die ☒ erwartete ☒ Marktentwicklung und die Investitionsvorhaben einschließlich ihrer finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen;

↓ neu

- (12) „**innergemeinschaftlicher Flugdienst**“ ist ein Flugdienst, der innerhalb der Gemeinschaft durchgeführt wird;
-

↓ neu

- (13) „**Transit**“ ist das Recht zum Überflug über das Gebiet der Gemeinschaft oder eines Drittlandes ohne Zwischenlandung und zur Landung zu nicht dem Verkehr dienenden Zwecken;
-

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe f
(angepasst)

- (14) „**Verkehrsrecht**“ ist das Recht ~~eines Luftfahrtunternehmens zur Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post auf einem Flugdienst~~ einen Flugdienst zwischen zwei Flughäfen der Gemeinschaft durchzuführen .
-

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe l
(angepasst)
⇒ neu

- (15) „**Regionalflughafen**“ ist jeder Flughafen, der ~~nicht als Flughafen der Kategorie I im Verzeichnis des Anhangs I aufgeführt ist~~ **mindestens eines der Kriterien von Anhang II erfüllt**; ⇐
-

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe g
(angepasst)

- (16) „**Nur-Sitzplatz-Verkauf**“ ist der Verkauf ausschließlich von Sitzplätzen — ohne Zusatzleistungen wie Unterbringung — durch das Luftfahrtunternehmen, seine bevollmächtigten Agenturen oder einen Charterer unmittelbar an die Öffentlichkeit;
-

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe d
(angepasst)

- (17) „**Linienflugverkehr**“ ist eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:
- (a) 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;

- (b) sie dienen der Beförderung zwischen zwei oder mehr Flughäfen entweder
- nach einem veröffentlichten Flugplan oder
 - in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, dass es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt;

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe n
(angepasst)

- (18) „Kapazität“ ☒ ist ☒ die Anzahl von Sitzplätzen, die im Linienflugverkehr auf einer Strecke während eines bestimmten Zeitraums jedermann angeboten werden;

↓ 2409/92 Artikel 2 Buchstabe a
(angepasst)
⇒ neu

- (19) „Flugpreise“ ☒ sind ☒ die in ~~Eu~~ ☒ Euro ☒ oder in Landeswährung ausgedrückten Preise, die von Fluggästen für ~~ihre~~ ☒ die ☒ Beförderung ☒ dieser Fluggäste ☒ 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, ⇒ und einschließlich aller anwendbaren Steuern, Gebühren und Entgelte; ⇐

↓ 2409/92 Artikel 2 Buchstabe d
(angepasst)
⇒ neu

- (20) „Frachtraten“ ☒ sind ☒ die in ~~Eu~~ ⇒ Euro ⇐ 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, ⇒ und einschließlich aller anwendbaren Steuern, Gebühren und Entgelte; ⇐

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe h
und 2409/92 Artikel 2 Buchstabe i
(angepasst)

- (21) „betroffener Mitgliedstaat/betroffene Mitgliedstaaten“ ☒ ist ☒ der Mitgliedstaat oder ☒ sind ☒ die Mitgliedstaaten, in dem oder zwischen denen der betreffende Flugverkehr durchgeführt wird;

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe i
und 2409/92 Artikel 2 Buchstabe j
(angepasst)

- (22) „beteiligter Mitgliedstaat/beteiligte Mitgliedstaaten“ ☒ ist ☒ der betroffene Mitgliedstaat oder ☒ sind ☒ die betroffenen Mitgliedstaaten und der oder die Mitgliedstaaten, in dem oder in denen den jeweiligen Luftfahrtunternehmen, die den Flugverkehr durchführen, eine Betriebserlaubnis erteilt wurde;
-

↓ neu

- (23) „Ballungsgebiet“ ist ein städtisch besiedeltes Gebiet mit einer Zahl von Städten, die aufgrund ihres Bevölkerungs- und Flächenwachstums zu einem zusammenhängend bebauten Gebiet zusammengewachsen sind;
-

↓ 2407/92 Artikel 2 Buchstabe f
(angepasst)
⇒ neu

- (24) „Ertragsrechnung“ ☒ ist ☒ eine genaue Aufstellung der Erträge und Aufwendungen ⇒ eines Flugdienstes ⇐ für den betreffenden Zeitraum mit einer Aufschlüsselung in luftverkehrsspezifische und andere Tätigkeiten sowie in finanzielle und nichtfinanzielle Bestandteile;
-

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe m
(angepasst)

~~„Flughafensystem“ zwei oder mehr Flughäfen, die, wie in Anhang II angegeben, als Einheit dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen;~~

↓ 2409/92 Artikel 2 Buchstabe e
(angepasst)

~~„Standardfrachtraten“ die Tarife, die das Luftfahrtunternehmen im Regelfall anbieten würde, einschließlich normaler Rabatte;~~

↓ 2409/92 Artikel 2 Buchstabe c
(angepasst)

~~„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;~~

↓2409/92 Artikel 2 Buchstabe k
(angepasst)

~~„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.~~

↓2408/92 Artikel 2 Buchstabe o
(angepasst)

~~„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.~~

↓ 2409/92 Artikel 2 Buchstabe b
(angepasst)

~~„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;~~

↓ 2408/92 Artikel 2 Buchstabe j
(angepasst)

~~„Registrierungsstaat“ den Mitgliedstaat, in dem die Betriebsgenehmigung gemäß Buchstabe b ausgestellt worden ist;~~

↓ 2407/92 Artikel 3 Absatz 3
(angepasst)
⇒ neu

Kapitel II: Betriebsgenehmigung

Artikel 3

⇒ Betriebsgenehmigung ⇐

1. ~~Unbeschadet von Artikel 1 Absatz 2 darf ein in der Gemeinschaft niedergelassenes~~
☒ Kein ☒ Unternehmen ☒ darf ☒ im Gebiet der Gemeinschaft Fluggäste, Post und/oder Fracht im gewerblichen Luftverkehr ~~zur~~ befördern, wenn ihm ☒ nicht ☒ eine entsprechende Betriebsgenehmigung erteilt worden ist.

↓ 2407/92 Artikel 3 Absatz 2
(angepasst)

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

↓ 2407/92 Artikel 3 Absatz 1
(angepasst)

2. ~~Unbeschadet von Artikel 5 Absatz 5 erteilen die Mitgliedstaaten~~ ☒ Die zuständige Genehmigungsbehörde erteilt ☒ Betriebsgenehmigungen nicht ~~oder erhalten ihre Gültigkeit nicht aufrecht~~, wenn die Voraussetzungen ~~dieser Verordnung~~ ☒ dieses Kapitels ☒ nicht erfüllt sind.

↓ 2407/92 Artikel 1 Absatz 2
(angepasst)

3. ~~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). ☒ Unbeschadet anderer anwendbarer Bestimmungen gemeinschaftlicher, einzelstaatlicher oder~~

internationaler Rechtsvorschriften gilt für die folgenden Kategorien von Flugdiensten nicht das Erfordernis einer gültigen Betriebsgenehmigung: ☒

- (a) ☒ Flugdienste, die mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb und/oder mit ultraleichten Luftfahrzeugen mit Motorantrieb durchgeführt werden, und ☒
- (b) ☒ Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flughäfen verbunden ist. ☒

↓ 2407/92 Artikel 4 Absatz 1
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 4

⇒ Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung ⇐

~~Ein Mitgliedstaat erteilt einem~~ ☒ Einem ☒ Luftfahrtunternehmen ☒ wird von der zuständigen Genehmigungsbehörde ☒ eine Betriebsgenehmigung ~~nur~~ ☒ erteilt, sofern ☒

- (a) die Hauptniederlassung und, soweit vorhanden, der eingetragene Sitz des Unternehmens sich ~~in diesem Mitgliedstaat~~ ⇒ in der Gemeinschaft ⇐ befinden und ⇒ es den größten Teil seiner betrieblichen Tätigkeiten in der Gemeinschaft durchführt ⇐ ;
- (b) ⇒ es Inhaber eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) ist; ⇐
- (c) ⇒ falls die Genehmigung bei einer Behörde eines Mitgliedstaats beantragt wird, die Hauptniederlassung und, soweit vorhanden, der eingetragene Sitz des Unternehmens sich in diesem Mitgliedstaat befinden, das Unternehmen einen erheblichen Teil seiner betrieblichen Tätigkeiten in diesem Mitgliedstaat durchführt und, falls das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von einer nationalen Behörde ausgestellt wurde, derselbe Mitgliedstaat für die Beaufsichtigung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig ist; ⇐
- (d) ~~dessen~~ ☒ seine ☒ 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;
- (e) ⇒ seine Unternehmensstruktur es der zuständigen Genehmigungsbehörde ermöglicht, die Bestimmungen dieses Kapitels umzusetzen;
- (f) Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörige von Mitgliedstaaten zu mehr als 50 Prozent am Eigentum des Unternehmens beteiligt sind und es tatsächlich kontrollieren, entweder unmittelbar oder mittelbar über ein oder mehrere zwischengeschaltete Unternehmen, sofern nicht eine Übereinkunft mit einem

Drittstaat, der die Gemeinschaft als Vertragspartei angehört, etwas anderes bestimmt;

(g) es die finanziellen Bedingungen von Artikel 5 erfüllt;

(h) es die Versicherungsanforderungen von Artikel 11 erfüllt. ⇐

↓ 2407/92 Artikel 4 Absatz 2
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2407/92 Artikel 4 Absatz 4
(angepasst)

~~Jedes Unternehmen, das unmittelbar oder mittelbar einen Anteil am maßgeblichen Aktienbesitz an einem Luftfahrtunternehmen hält, muss die Voraussetzungen des Absatzes 2 erfüllen.~~

↓ 2407/92 Artikel 4 Absatz 3
(angepasst)

~~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 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 jederzeit den Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten übertragen werden.~~

~~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~~

↓ 2407/92 Artikel 5 Absatz 1
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 5

⇒ **Finanzielle Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung** ⇐

1. ~~Ein Lufttransportunternehmen, das einen erstmaligen Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung stellt, muss den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt, glaubhaft nachweisen können~~ ⇒ Die zuständige Genehmigungsbehörde ⇐ ☒ prüft eingehend, ob ein Unternehmen, das erstmalig eine Betriebsgenehmigung beantragt, nachweisen kann, dass ☒
- (a) es seinen unter realistischen Annahmen festgelegten derzeitigen und möglichen Verpflichtungen während eines Zeitraums von 24 **36** Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit jederzeit nachkommen kann;
 - (b) 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.

↓ 2407/92 Artikel 5 Absatz 2
(angepasst)
⇒ neu

2. Für die Zwecke des Absatzes 1 unterbreitet der Antragsteller einen Wirtschaftsplan für mindestens die ersten ~~beiden~~ ⇒ drei ⇐ 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~~ ☒ Ziffer 1 von ☒ Anhang ☒ I ☒, beizubringen.

↓ 2407/92 Artikel 5 Absatz 7
(angepasst)
⇒ neu

3. Die Absätze 1 ☒ und ☒ 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 ~~80000 ECU~~ ⇒ 100 000 Euro ⇐ beläuft, oder aber auf Aufforderung der Genehmigungsbehörde die für die Anwendung ~~des Absatzes 5~~ ☒ von Artikel 9 Absatz 2 ☒ erforderlichen Auskünfte vorzulegen.

Ein Mitgliedstaat kann jedoch die Absätze 1 ☒ und ☒ 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~~ ☒ Euro ☒ jährlich überschreitet

~~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.~~

~~Jeder Mitgliedstaat kann innerhalb eines Monats den Rat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann bunter außergewöhnlichen Umständen innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine anders lautende Entscheidung treffen.~~

↓ 2407/92 Artikel 9 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 6

⇒ **Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)** ⇐

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~~ ☒ Vorschriften des Gemeinschaftsrechts ☒ entspricht. ~~Bis zum Beginn der Anwendung der Verordnung gemäß Absatz 1 gelten die einzelstaatlichen Regelungen für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis oder gleichwertige Zeugnisse für Luftverkehrsbetreiber.~~
2. ⇒ Jede Änderung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft ist in der Betriebsgenehmigung zu berücksichtigen. ⇐

Artikel 7

⇒ **Führungszeugnis** ⇐

1. ~~Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats, die~~ ☒ Wird ☒ 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,~~ oder ☒ für die Aussetzung oder den Widerruf der ☒ ~~die~~ Genehmigung bei schwerwiegendem standeswidrigen Verhalten oder bei einer strafbaren Handlung ~~aussetzt oder widerruft~~ ☒ ein Führungszeugnis oder eine Bescheinigung darüber verlangt, dass die Betroffenen nicht in Konkurs geraten sind, ☒ ~~erkennt~~ ☒ werden ☒ bei Angehörigen ~~anderer~~ ☒ von ☒ Mitgliedstaaten die von den zuständigen Behörden des Heimatmitgliedstaats ~~oder Herkunftsmitgliedstaats~~ ⇒ oder des Mitgliedstaats, in dem die Person ihren ständigen Aufenthaltsort hat, ⇐ ausgestellten Bescheinigungen, aus denen hervorgeht, dass diesen Anforderungen Genüge geleistet wird, als ausreichender Nachweis ☒ anerkannt ☒ .
2. Werden von ~~den zuständigen Stellen des~~ ☒ dem ☒ Heimatmitgliedstaat oder ~~Herkunftsmitgliedstaats~~ ⇒ dem Mitgliedstaat, in dem die Person ihren ständigen Aufenthaltsort hat, ⇐ die in ~~Unterabsatz~~ ☒ Absatz ☒ 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~~ ☒ förmliche ☒ Erklärung - ersetzt, die der Betreffende vor einer zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde oder gegebenenfalls vor einem Notar oder einer entsprechend bevollmächtigten Berufsorganisation des Heimatmitgliedstaats oder ~~Herkunftsmitgliedstaats~~ ⇒ des Mitgliedstaats, in dem die Person ihren ständigen Aufenthaltsort hat, ⇐ abgegeben hat, die eine diese eidesstattliche oder ~~feierliche~~ ☒ förmliche ☒ Erklärung bestätigende Bescheinigung ausstellen.
3. Die ~~zuständige Behörde des Mitgliedstaats~~ ⇒ zuständige Genehmigungsbehörde ⇐ kann verlangen, dass die Nachweise und Bescheinigungen nach den Absätzen 1 ☒ und 2 ☒ bei ihrer Vorlage nicht älter als drei Monate sind.

↓ 2407/92 Artikel 11 Absatz 1
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 8

⇒ *Gültigkeit der Betriebsgenehmigung* ⇐

1. Betriebsgenehmigungen gelten so lange, wie das Luftfahrtunternehmen ☒ der Gemeinschaft ☒ den ~~Verpflichtungen nach dieser Verordnung~~ ☒ den Anforderungen dieses Kapitels ☒ nachkommt. ~~Ein Mitgliedstaat kann jedoch vorschreiben, dass ein Jahr nach Erteilung einer neuen Genehmigung und danach alle fünf Jahre eine Überprüfung stattfindet.~~

↓ 2407/92 Artikel 4 Absatz 5
(angepasst)
⇒ neu

Ein Luftfahrtunternehmen ☒ der Gemeinschaft ☒ muss ~~dem für die Betriebsgenehmigung zuständigen Mitgliedstaat~~ ⇒ der zuständigen Genehmigungsbehörde ⇐ auf Verlangen jederzeit nachweisen können, dass es ~~die Voraussetzungen~~ ☒ alle Anforderungen ☒ dieses Artikels ☒ Kapitels ☒ erfüllt. ~~Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats, ob die Voraussetzungen dieses Artikels erfüllt werden, und trifft erforderlichenfalls eine Entscheidung.~~

↓ neu

2. Die zuständige Genehmigungsbehörde überwacht die Erfüllung der Anforderungen dieses Kapitels eingehend. Sie prüft die Erfüllung dieser Anforderungen in jedem Fall zwei Jahre nach Erteilung einer neuen Betriebsgenehmigung, beim vermuteten Vorliegen möglicher Schwierigkeiten oder auf Anforderung der Kommission.

Vermutet die zuständige Genehmigungsbehörde, dass finanzielle Schwierigkeiten eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft dessen Betriebssicherheit beeinträchtigen könnten, informiert sie unverzüglich die für das Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständige Behörde.

↓ 2407/92 Artikel 11 Absatz 2
(angepasst)
⇒ neu

3. ⇒ Die Betriebsgenehmigung ist erneut zur Genehmigung vorzulegen, ⇐ wenn ein Luftfahrtunternehmen ☒ der Gemeinschaft ☒

- (a) ☒ den Betrieb nicht sechs Monate nach Erteilung einer Betriebsgenehmigung aufgenommen hat ☒
- (b) ~~sechs~~ ⇒ mehr als drei ⇐ Monate lang den Betrieb eingestellt hat ~~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 vorzuliegen ist.~~

↓ 2407/92 Artikel 5 Absatz 6
(angepasst)
⇒ neu

4. Das Luftfahrtunternehmen ☒ der Gemeinschaft ☒ muss ~~seiner Genehmigungsbehörden~~ ☒ der zuständigen Genehmigungsbehörde ☒ in jedem Geschäftsjahr ~~ohne unangemessene Verzögerung~~ den geprüften Abschluss für das vorangegangene Geschäftsjahr ⇒ innerhalb von sechs Monaten nach dem Stichdatum des Jahresabschlusses ⇐ vorlegen. ⇒ Während der ersten beiden Jahre des Betriebs eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft sind die Angaben nach Ziffer 3 von Anhang I alle sechs Monate zu aktualisieren und der zuständigen Genehmigungsbehörde zur Verfügung zu stellen. ⇐ ~~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.~~

⇒ Die zuständige Genehmigungsbehörde kann jederzeit die Finanzsituation eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft, dem sie eine Betriebsgenehmigung erteilt hat, prüfen und dazu einschlägige Informationen, insbesondere die in Ziffer 3 von Anhang I genannten Angaben, anfordern. ⇐

↓ 2407/92 Artikel 5 Absatz 3
(angepasst)
⇒ neu

5. Ein Luftfahrtunternehmen ☒ der Gemeinschaft ☒ meldet der ⇒ zuständigen ⇐ Genehmigungsbehörde
- (a) im Voraus Pläne für ~~den Betrieb eines neuen Linienverkehrs oder eines Gelegenheitsverkehrs nach einem Kontinent oder in ein Gebiet der Welt, die bisher nicht angefliegen wurden, Änderungen der Art oder der Anzahl der eingesetzten Luftfahrzeuge oder~~ eine wesentliche Änderung der Größenordnung ihrer Tätigkeiten;
- (b) im Voraus alle beabsichtigten Zusammenschlüsse oder Übernahmen und
- (c) binnen vierzehn Tagen jede Änderung des Eigentums an Einzelbeteiligungen, die 10 % oder mehr des gesamten Beteiligungskapitals des Luftfahrtunternehmens ☒ der Gemeinschaft ☒ oder seiner Mutter- oder der letzten Dachgesellschaft ausmachen. ~~Die Unterbreitung eines~~

~~zwölfmonatigen Wirtschaftsplans 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.~~

↓ 2407/92 Artikel 5 Absatz 4
(angepasst)
⇒ neu

6. Ist die ☒ zuständige ☒ Genehmigungsbehörde der Auffassung, dass die gemäß Absatz ~~3~~ ☒ 5 ☒ gemeldeten Änderungen für die Finanzlage des Luftfahrtunternehmens ☒ der Gemeinschaft ☒ 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~~ ☒ die ☒ Angaben gemäß ~~Abschnitt B des Anhangs~~ ☒ Ziffer 2 von Anhang I ☒ ~~⇒ zusätzlich zu den nach Absatz 4 vorzulegenden Informationen~~ ⇒ vorgelegt werden, ~~damit beurteilt werden kann, ob das Luftfahrtunternehmen seinen bestehenden und möglichen Verpflichtungen während dieses zwölfmonatigen Zeitraums nachkommen kann.~~

Die Entscheidung der ☒ zuständigen ☒ Genehmigungsbehörde bezüglich dieses überarbeiteten Wirtschaftsplans ergeht innerhalb von drei Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Angaben.

↓ 2407/92 Artikel 11 Absatz 3
(angepasst)
⇒ neu

7. 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 ☒ der Gemeinschaft ☒ betreffen, denen die ~~Mitgliedstaaten~~ ⇒ zuständige Genehmigungsbehörde ⇒ eine Betriebsgenehmigung erteilt ~~haben~~ ☒ hat, ☒ ~~entscheiden die Mitgliedstaaten~~ ⇒ entscheidet die zuständige Genehmigungsbehörde ⇒, 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.~~

↓ 2407/92 Artikel 5 Absatz 7
(angepasst)
⇒ neu

8. Die Absätze ~~1, 2, 3,~~ 4 ☒ 5 ☒ 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 ~~80000 ECU~~ ⇒ 100 000 Euro ⇐ beläuft, oder aber auf Aufforderung der Genehmigungsbehörde die für die Anwendung ~~des Absatzes 5~~ ☒ Artikel 9 Absatz 2 ☒ erforderlichen Auskünfte vorzulegen.

Ein Mitgliedstaat kann jedoch die Absätze ~~1, 2, 3, 4~~ ☒ 5 und 6 ☒ auf die Luftfahrtunternehmen anwenden, denen er eine Betriebsgenehmigung erteilt hat und die einen Linienverkehr betreiben oder deren Umsatz 3 Millionen ~~ECU~~ ☒ Euro ☒ jährlich überschreitet.

~~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.~~

~~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 anders lautende Entscheidung treffen.~~

↓ 2407/92 Artikel 5 Absatz 5
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 9

⇒ Aussetzung und Widerruf einer Betriebsgenehmigung ⇐

~~1. 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,~~ ⇒ Die zuständige Genehmigungsbehörde setzt die Betriebsgenehmigung aus oder widerruft sie, ⇐ wenn sie nicht mehr davon überzeugt ist, dass das Luftfahrtunternehmen ☒ der Gemeinschaft ☒ während eines Zeitraums von zwölf Monaten seinen tatsächlichen und möglichen Verpflichtungen nachkommen kann. Die Genehmigungsbehörden können

⇒ Die zuständige Genehmigungsbehörde kann ⇐ eine vorläufige Genehmigung, ⇒ deren Geltungsdauer 12 Monate nicht überschreitet, ⇐ ☒ für die Dauer der ☒ finanziellen Umstrukturierung des Luftfahrtunternehmens ☒ der Gemeinschaft ☒ erteilen, sofern ~~die Sicherheit nicht beeinträchtigt ist~~ ⇒ die vorläufige Genehmigung allen Änderungen des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses Rechnung trägt und die realistische Aussicht eines zufrieden stellenden finanziellen Umbaus innerhalb dieser Zeitspanne besteht. ⇐

↓ 2407/92 Artikel 12 (angepasst)
⇒ neu

2. ~~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 Erfolg versprechende Sanierung innerhalb vertretbarer Zeit nicht gegeben sind.~~ ⇒ Liegen eindeutige Hinweise auf finanzielle Schwierigkeiten vor oder werden Insolvenzverfahren oder ähnliche Verfahren gegen ein Luftfahrtunternehmen eröffnet, dem die zuständige Genehmigungsbehörde eine Betriebsgenehmigung erteilt hat, nimmt diese unverzüglich eine gründliche Bewertung der Finanzsituation vor und überprüft den Status der Betriebsgenehmigung auf der Grundlage ihrer Erkenntnisse in Übereinstimmung mit diesem Artikel innerhalb von drei Monaten. ⇐

⇒ Die zuständige Genehmigungsbehörde informiert die Kommission über das Bewertungsverfahren und ihre Erkenntnisse sowie über die von ihr getroffene Entscheidung bezüglich des Status der Betriebsgenehmigung, ⇐

3. ⇒ Wurde der in Artikel 8 Absatz 4 genannte geprüfte Abschluss nicht innerhalb von sechs Monaten nach Schluss des vorangegangenen Geschäftsjahrs übermittelt, fordert die zuständige Genehmigungsbehörde das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf, den geprüften Abschluss unverzüglich vorzulegen.

Wird der geprüfte Abschluss nicht innerhalb eines Monats übermittelt, wird die Betriebsgenehmigung widerrufen oder ausgesetzt.

Die zuständige Genehmigungsbehörde informiert die Kommission darüber, dass das Luftfahrtunternehmen den geprüften Abschluss nicht innerhalb der Sechsmontatsfrist übermittelt hat, und über die von ihr daraufhin getroffenen Maßnahmen. ⇐

4. ⇒ Wird das Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft ausgesetzt oder entzogen, setzt die zuständige Genehmigungsbehörde die Betriebsgenehmigung des betreffenden Luftfahrtunternehmens unverzüglich aus oder widerruft sie. ⇐

↓ 2407/92 Artikel 13 Absatz 2
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 10

⇒ Entscheidungen über Betriebsgenehmigungen ⇐

1. ~~Der betroffene Mitgliedstaat~~ ⇒ Die zuständige Genehmigungsbehörde ⇐ 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~~
 Antragsteller mitgeteilt. Eine Ablehnung des Antrags ist zu begründen.

↓ 2407/92 Artikel 13 Absatz 1
(angepasst)
⇒ neu

2. Die Verfahren für die Erteilung, die Aussetzung und den Widerruf von Betriebsgenehmigungen werden von ~~dem betroffenen Mitgliedstaat~~ der zuständigen Genehmigungsbehörde bekannt gemacht; die die Kommission ~~wird~~ hiervon unterrichtet.
-

↓ 2407/92 Artikel 13 Absatz 4
(angepasst)
⇒ neu

3. ~~Die~~ Eine Liste der Entscheidungen der ~~Mitgliedstaaten~~ zuständigen Genehmigungsbehörden über die Erteilung, die Aussetzung oder den Widerruf von Betriebsgenehmigungen wird jährlich im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.
-

↓ 2407/92 Artikel 13 Absatz 3
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2407/92 Artikel 7
⇒ neu

Artikel 11

Versicherungsanforderungen

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. Gegebenenfalls muss

die Versicherungsdeckung den Mindestanforderungen der Verordnung (EG) Nr. 785/2004⁹ genügen. ⇐

↓ 2407/92 Artikel 8 Absatz 2
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 12

⇐ Eintragung ⇐

1. ~~Unbeschadet des Absatzes 2~~ ☒ Artikel 13 Absatz 2 ☒ ist ein Luftfahrzeug, das von einem Luftfahrtunternehmen ☒ der Gemeinschaft ☒ eingesetzt wird, ~~je nach Wahl des Mitgliedstaats, der die Betriebsgenehmigung erteilt, in dessen~~ ☒ in das ☒ nationale Register ☒ des Mitgliedstaats, der die Betriebsgenehmigung erteilt hat, ☒ oder innerhalb der Gemeinschaft einzutragen.

~~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.~~

↓ 2407/92 Artikel 8 Absatz 4
(angepasst)

2. ~~Bei der Anwendung von Absatz 2 Buchstabe a)~~ genehmigt ein Mitgliedstaat ☒ In Übereinstimmung mit Absatz 1 genehmigt eine zuständige Genehmigungsbehörde ☒ 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.

⁹ ABl. L 138 vom 30.4.2004, S. 1.

↓ 2407/92 Artikel 8 Absatz 1
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 13

⇒ **Leasing** ⇐

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.~~

⇒ Ein Unternehmen, das die Erteilung einer Betriebsgenehmigung beantragt, muss über ein oder mehrere Luftfahrzeuge verfügen, die in seinem Eigentum stehen oder für die es einen Leasingvertrag ohne Besetzung (Dry Lease) geschlossen hat. ⇐

⇒ Ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft muss über ein oder mehrere Luftfahrzeuge verfügen, die in seinem Eigentum stehen oder für die es einen Leasingvertrag ohne Besetzung (Dry Lease) geschlossen hat. ⇐

⇒ Ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft kann über ein oder mehrere Luftfahrzeuge verfügen, für die es einen Leasingvertrag mit Besetzung (Wet Lease) geschlossen hat. ⇐

↓ 2407/92 Artikel 8 Absatz 3
(angepasst)
⇒ neu

2. Bei Leasingverträgen mit kurzer Laufzeit, die ~~von~~ ☒ von einem ☒ Luftfahrtunternehmen ☒ der Gemeinschaft ☒ zur Deckung eines vorübergehenden Bedarfs geschlossen werden, oder unter außergewöhnlichen Umständen kann ~~ein Mitgliedstaat~~ ☒ die zuständige Genehmigungsbehörde ☒ Ausnahmen von ~~Absatz 2 Buchstabe a)~~ ☒ der Eintragungsanforderung von Artikel 12 Absatz 1 ☒ zulassen. ☒ In keinem Fall kann einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft eine Ausnahme gewährt werden, um einen vorübergehenden Bedarf oder einen außergewöhnlichen Umstand von mehr als sechs Monaten zu decken, obwohl eine Ausnahme nur einmal für eine zweite nicht aufeinander folgende Periode von maximal sechs Monaten erneuert werden kann. ⇐

⇒ Im Fall von Leasingverträgen einschließlich Besetzung (Wet Leasing) werden solche Ausnahmen vorbehaltlich des Bestehens einer gültigen Übereinkunft zwischen dem betreffenden Mitgliedstaat oder der Gemeinschaft und dem Drittstaat, in dem das geleaste Luftfahrzeug eingetragen ist, über die Gegenseitigkeit bezüglich des Wet Leasings. ⇐

↓ 2407/92 Artikel 10 Absatz 1
(angepasst)
⇒ neu

3. Damit die Einhaltung der Sicherheitsstandards ~~und der rechtlichen Verantwortlichkeiten~~ gewährleistet wird, holt ein Luftfahrtunternehmen ☒ der Gemeinschaft ☒, das ein Luftfahrzeug ⇒ mit oder ohne Besatzung ⇐ eines anderen Unternehmens benutzt oder einem anderen Unternehmen ein Luftfahrzeug ⇒ mit oder ohne Besatzung ⇐ überlässt, von der zuständigen Genehmigungsbehörde im voraus die Genehmigung für den Betrieb ein. Die Genehmigungsbedingungen sind Teil des Leasingvertrags zwischen den Parteien.

↓ 2407/92 Artikel 10 Absatz 2
(angepasst)
⇒ neu

4. ~~Die Mitgliedstaaten genehmigen~~ ⇒ Die zuständige Genehmigungsbehörde genehmigt ⇐ einem Luftfahrtunternehmen, dem sie eine Betriebsgenehmigung erteilt hat, Leasingverträge über Luftfahrzeuge mit Besatzung nur unter der Voraussetzung, dass ⇒ die Behörde festgestellt und dem betreffenden Luftfahrtunternehmen gegenüber schriftlich erklärt hat, dass ⇐ Sicherheitsanforderungen erfüllt sind, die denen ~~des Artikels 9~~ ⇒ der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft ⇐ entsprechen.

↓ 2407/92 Artikel 14 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 14

⇒ Prüfung durch die Kommission ⇐

1. ⇒ Die Kommission prüft gemäß dem Verfahren von Artikel 25 Absatz 2 auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von Amts wegen die Einhaltung der Anforderungen dieses Kapitels und trifft gegebenenfalls eine Entscheidung zur Aussetzung oder zum Widerruf einer Betriebsgenehmigung. ⇐
2. † Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch ☒ diesen ☒ Artikel 4 übertragenen Aufgaben von ~~den betroffenen Mitgliedstaaten~~ ⇒ der zuständigen Genehmigungsbehörde oder unmittelbar von den betroffenen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft innerhalb einer von der Kommission festgelegten Frist ⇐ alle erforderlichen Auskünfte einholen.

~~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.~~

~~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(6) Anspruch hat.~~

↓ 2407/92 Artikel 15 (angepasst)

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

↓ 2407/92 Artikel 16 (angepasst)

~~Unbeschadet von Artikel 3 Absatz 1 bleiben die in einem Mitgliedstaat zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung geltenden Betriebsgenehmigungen vorbehaltlich der ihnen zugrunde liegenden 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 Inkrafttretens dieser Verordnung rechtmäßig mit einem gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnis 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.~~

↓ 2407/92 Artikel 17 (angepasst)

~~Bevor die Mitgliedstaaten Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieser Verordnung erlassen, konsultieren sie die Kommission; sie unterrichten die Kommission über die getroffenen Maßnahmen.~~

↓ 2408/92 Artikel 3 Absatz 1
(angepasst)
⇒ neu

Kapitel III: Zugang zu Strecken

Artikel 15

⇒ Erbringung innergemeinschaftlicher Flugdienste ⇐

- ~~Vorbehaltlich dieser Verordnung wird~~ Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ~~von den betroffenen Mitgliedstaaten die Genehmigung erteilt~~ ☒ sind berechtigt, ☒ Verkehrsrechte auf Strecken in der Gemeinschaft auszuüben.
- ⇒ Die Mitgliedstaaten machen die Ausübung von Verkehrsrechten durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nicht von einer Zulassung oder Genehmigung abhängig. Hat ein Mitgliedstaat Grund zu Zweifeln an der Gültigkeit der einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erteilten Betriebsgenehmigung, klärt er die Angelegenheit mit der zuständigen Genehmigungsbehörde. Die Mitgliedstaaten verlangen von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft keine Unterlagen oder Informationen, die diese bereits der zuständigen Genehmigungsbehörde vorgelegt haben. ⇐

↓ 2408/92 Artikel 3 Absatz 2
(angepasst)

~~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 mehr als 50 % seiner Kapazität einsetzt, die pro Flugplanperiode für den Flugdienst, dessen Erweiterung oder Vorstufe der Kabotageflugdienst bildet, vorhanden ist.~~

↓ 2408/92 Artikel 3 Absatz 3
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2408/92 Artikel 3 Absatz 4
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2408/92 Artikel 7 (angepasst)
⇒ neu

3. ~~Die betroffenen Mitgliedstaaten erteilen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die Erlaubnis, sind berechtigt, ⇒ inngemeinschaftliche Flugdienste betrieblich zu verbinden und ~~die gleiche Flugnummer zu verwenden~~ ⇒ Code-Sharing-Vereinbarungen zu treffen, unbeschadet der für Unternehmen geltenden Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft.~~
4. ⇒ Einschränkungen der Freiheit von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, inngemeinschaftliche Flugdienste zu erbringen, die sich aus zweiseitigen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten ergeben, werden hiermit aufgehoben.
5. ⇒ Unbeschadet der Bestimmungen zweiseitiger Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und vorbehaltlich der für Unternehmen geltenden Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft wird es Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft von den betroffenen Mitgliedstaaten erlaubt, Flugdienste betrieblich zu verbinden und Code-Sharing-Vereinbarungen auf Flugdiensten nach, von oder über einen Flughafen in ihrem Hoheitsgebiet von oder nach jedem Ort in Drittländern einzugehen.
6. ⇒ Ohne bestehende Rechte zu berühren, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung gewährt wurden, und unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 847/2004¹⁰ sind Luftfahrtunternehmen von außerhalb der Gemeinschaft nicht berechtigt, Verkehrsrechte auszuüben, Flugdienste betrieblich zu verbinden oder Code-Sharing-Vereinbarungen bezüglich Strecken gänzlich in der Gemeinschaft einzugehen, sofern sie dazu nicht durch eine von der Gemeinschaft geschlossene Übereinkunft mit einem Drittland berechtigt werden.
7. ⇒ Ohne bestehende Rechte zu berühren, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung gewährt wurden, und unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 sind Luftfahrtunternehmen von Drittländern nicht berechtigt, das Gebiet der Gemeinschaft zu durchfliegen, sofern das betreffende Drittland nicht Vertragspartei der Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr ist, das

¹⁰ ABl. L 157 vom 30.4.2004, S. 7.

am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet wurde, oder eine entsprechende Übereinkunft mit der Gemeinschaft geschlossen hat. ⇐

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 1
Buchstabe a (angepasst)
⇒ neu

Artikel 16

⇒ *Allgemeine Grundsätze für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen* ⇐

1. 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~~ ⇒ Regionalflughafen ⇐ ~~der ein Rand- oder ein Entwicklungsgebiet seines Hoheitsgebiets bedient, oder auf einer wenig frequentierten Strecke zu einem Regionalflughafen~~ seines Hoheitsgebiets ☒ gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen, insoweit ☒ die jeweilige Strecke für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets, in dem der Flughafen liegt, als unabdingbar gilt. ⇒ Diese Verpflichtungen werden nur auferlegt, ⇐ ~~und~~ soweit dies für die ~~angemessene Bedienung~~ ⇒ Mindestbedienung ⇐ dieser Strecke im Linienflugverkehr erforderlich ist, ~~gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen,~~ die in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, ~~Kapazität~~ ~~und~~ Preisgestaltung ⇒ oder Mindestkapazität ⇐ festen Standards genügt, die Luftfahrtunternehmen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht einhalten würden.

⇒ Die festen Standards für die Strecke, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegt, sind auf transparente und nichtdiskriminierende Weise festzulegen. ⇐

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 1
Buchstabe c (angepasst)
⇒ neu

2. Falls durch andere ~~Verkehrsarten~~ ☒ Verkehrsträger ☒ eine ~~angemessene und ununterbrochene Bedienung~~ einer Strecke ⇒ mit mindestens zwei Tagesfrequenzen ⇐ 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.

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 1
Buchstabe j (angepasst)

3. Besteht eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gemäß ~~den Buchstaben a) und c)~~ ☒ Absatz 1 und 2, ☒ 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.

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 1
Buchstabe d (angepasst)
⇒ neu

4. 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 ⇒ zum Linienflugverkehr auf ⇐ dieser Strecke für die Dauer von bis zu ~~drei~~ ⇒ vier ⇐ Jahren einem einzigen Luftfahrtunternehmen vorbehalten; danach muss die Lage erneut geprüft werden.

⇒ Dieser Zeitraum kann auf bis zu fünf Jahre ausgedehnt werden, wenn die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf einer Strecke zu einem Flughafen auferlegt werden, der ein Gebiet in äußerster Randlage nach der Begriffsbestimmung von Artikel 299 Absatz 2 EG-Vertrag bedient. ⇐

5. Das Recht zur Durchführung ~~solcher~~ ☒ der in Absatz 4 genannten ☒ Dienste wird im Wege der öffentlichen Ausschreibung ⇒ gemäß Artikel 17 ⇐ allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, die zur Durchführung solcher Verkehre berechtigt sind, für eine Strecke oder, ⇒ in Fällen in denen dies aus operationellen Gründen unentbehrlich ist ⇐, 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.~~

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 1
Buchstabe b (angepasst)
⇒ neu

6. ⇒ Beabsichtigt ein Mitgliedstaat die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, teilt er den vollständigen Text der aufzuerlegenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Kommission, den anderen betroffenen Mitgliedstaaten und den Luftfahrtunternehmen, die die betreffende Strecke bedienen, mit.

Die Kommission veröffentlicht eine Bekanntmachung folgenden Inhalts im *Amtsblatt der Europäischen Union*:

- (a) Angabe der beiden Flughäfen auf der betreffenden Strecke,
- (b) Datum des Inkrafttretens der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und
- (c) Angabe der vollständigen Adresse, bei der der Text und andere einschlägige Informationen und/oder Unterlagen im Zusammenhang mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unverzüglich und kostenlos von dem betroffenen Mitgliedstaat bereitgestellt werden. ⇐

7. Zur Beurteilung der ⇐ Notwendigkeit und ⇐ Angemessenheit ~~eines Linienflugverkehrs~~ ⇐ beabsichtigter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ⇐ werden von den Mitgliedstaaten folgende Kriterien herangezogen:

~~das öffentliche Interesse;~~

- (a) ⇐ die Verhältnismäßigkeit der beabsichtigten Verpflichtungen bezüglich der Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung des betroffenen Gebiets; ⇐
- (b) die Frage, ob ~~insbesondere für die Inselgebiete~~ auf andere Verkehrsarten ☒ Verkehrsträger ☒ zurückgegriffen werden kann und inwieweit diese Verkehrsarten ☒ Verkehrsträger ☒ den betreffenden Beförderungsbedarf decken können, ⇐ insbesondere wenn bestehende Schienenverkehrsdienste die betreffende Strecke mit einer Reisezeit unter drei Stunden bedienen; ⇐
- (c) die den Benutzern angebotenen Flugpreise und Bedingungen;
- (d) das Angebot aller Luftfahrtunternehmen zusammen, die diese Strecke bedienen oder zu bedienen beabsichtigen.

8. ⇐ Das Datum des Inkrafttretens gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen liegt nicht vor dem Datum der Veröffentlichung der im zweiten Unterabsatz von Absatz 6 genannten Bekanntmachung.

9. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gelten als abgelaufen, wenn während eines Zeitraums von zwölf Monaten kein Linienflugdienst auf der Strecke durchgeführt wurde, für die die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegt wurden.

10. ⇐ Im Fall einer plötzlichen Unterbrechung der Flugdienste durch das Luftfahrtunternehmen, das gemäß Artikel 17 ausgewählt wurde, kann der betroffene Mitgliedstaat im Notfall durch beidseitige Vereinbarung ein anderes Luftfahrtunternehmen auswählen, das den Betrieb gemäß den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für einen Zeitraum von bis zu sechs Monaten, der nicht verlängert werden kann, unter folgenden Bedingungen durchführt: ⇐

- (a) ⇐ von dem Mitgliedstaat gezahlte Ausgleichsleistungen erfolgen gemäß Artikel 17 Absatz 8; ⇐

(b) ⇒ die Auswahl erfolgt unter Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gemäß den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung. ⇐

⇒ Die Kommission und die Mitgliedstaaten sind unverzüglich über das Notfallverfahren und die Gründe dafür zu unterrichten. Die Kommission kann auf Antrag des oder der Mitgliedstaaten oder von Amts wegen gemäß dem Verfahren von Artikel 25 Absatz 2 das Verfahren aussetzen, falls sie der Auffassung ist, dass es die Anforderungen dieses Absatzes nicht erfüllt oder mit anderen Gemeinschaftsvorschriften unvereinbar ist. ⇐

↓ neu

Artikel 17

Verfahren der öffentlichen Ausschreibung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

1. Die gemäß Artikel 16 Absatz 5 vorgeschriebene öffentliche Ausschreibung wird gemäß dem Verfahren der Absätze 2 bis 11 durchgeführt.
2. Der betroffene Mitgliedstaat übermittelt der Kommission den vollständigen Text der Ausschreibungsaufforderung.
3. Die Kommission macht die Ausschreibungsaufforderung durch eine Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* bekannt. Die Frist für die Einreichung von Angeboten darf nicht früher als zwei Monate nach dem Tag der Veröffentlichung der Bekanntmachung enden. Falls die Ausschreibung eines Strecke betrifft, bei der der Zugang gemäß Artikel 16 Absatz 4 bereits auf ein Luftfahrtunternehmen beschränkt wurde, wird die Ausschreibungsaufforderung mindestens sechs Monate vor Beginn der Laufzeit der neuen Konzession veröffentlicht, um die weitere Notwendigkeit des beschränkten Zugangs zu prüfen.
4. Die Bekanntmachung umfasst die folgenden Informationen:
 - (a) betroffener Mitgliedstaat/betroffene Mitgliedstaaten;
 - (b) betroffene Strecke;
 - (c) Laufzeit des Vertrags;
 - (d) vollständigen Adresse, bei der der Text der Ausschreibungsaufforderung und andere einschlägige Informationen und/oder Unterlagen im Zusammenhang mit der Ausschreibung und den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von dem betroffenen Mitgliedstaat bereitgestellt werden;
 - (e) Frist für die Angebotsabgabe.
5. Die betreffenden Mitgliedstaaten übermitteln unverzüglich und kostenlos alle einschlägigen Informationen und Unterlagen, die von einer an der Ausschreibung interessierten Partei angefordert werden.

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 1
Buchstabe g (angepasst)

~~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.~~

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 1
Buchstabe k (angepasst)

~~Buchstabe d) gilt nicht, wenn ein anderer betroffener Mitgliedstaat für die Erfüllung der gleichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung eine zufrieden stellende Alternativlösung anbietet.~~

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 2
(angepasst)

~~Absatz 1 Buchstabe d) gilt nicht für Strecken, auf denen durch andere Verkehrsarten eine angemessene und ununterbrochene Bedienung mit einer Kapazität von mehr als 30000 Sitzplätzen pro Jahr gewährleistet werden kann.~~

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 1
Buchstabe e (angepasst)
⇒ neu

6. Die Ausschreibung und der anschließende Vertrag müssen unter anderem die folgenden Punkte enthalten:
- (a) die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung einzuhaltenden Standards;
 - (b) Regeln für die Änderung und Beendigung des Vertrages, insbesondere zur Berücksichtigung unvorhersehbarer Umstände;
 - (c) die ~~Geltungsdauer~~ ☒ Laufzeit ☒ des Vertrages;
 - (d) ~~Strafen~~ ⇒ Sanktionen ⇐ bei Vertragsverletzungen;
 - (e) ⇒ Objektive und transparente Parameter, anhand deren eine etwaige Ausgleichsleistung für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen berechnet wird. ⇐

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 1
Buchstabe f

7. 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.

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 1
Buchstabe h (angepasst)
⇒ neu

8. ~~Ein~~ ☒ Der betroffene ☒ Mitgliedstaat darf einem Luftfahrtunternehmen, das den Zuschlag gemäß ~~Buchstabe f~~ ☒ Absatz 7 ☒ erhalten hat, einen Ausgleich für die Einhaltung der Standards der nach ~~diesem Absatz~~ ☒ Artikel 16 ☒ auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung leisten. Die Höhe dieser Ausgleichsleistung ~~richtet sich nach den mit dem Flugdienst verbundenen Kosten und Einnahmen~~ ⇒ darf den Betrag nicht überschreiten, der zur Deckung der Nettokosten nötig ist, die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen, wobei den damit zusammenhängen vom Luftfahrtunternehmen vereinnahmten Erträgen und einem angemessenen Gewinn Rechnung zu tragen ist. ⇐

↓ neu

9. Die Kommission ist durch eine Mitteilung des Mitgliedstaats folgenden Inhalts unverzüglich über die Ausschreibungsergebnisse und den erfolgten Zuschlag zu informieren:

- (a) Anzahl, Namen und Unternehmensangaben der Anbieter;
- (b) Betriebliche Elemente der Angebote;
- (c) in den Angeboten verlangte Ausgleichsleistung;
- (d) Name des ausgewählten Anbieters.

10. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von Amts wegen kann die Kommission Mitgliedstaaten auffordern, innerhalb eines Monats alle einschlägigen Unterlagen im Zusammenhang mit der Auswahl eines Luftfahrtunternehmens für die Wahrnehmung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu übermitteln. Werden die angeforderten Unterlagen nicht fristgemäß vorgelegt, kann die Kommission entscheiden, die Ausschreibung gemäß dem Verfahren von Artikel 25 Absatz 2 auszusetzen.

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i (angepasst) ⇒ neu
--

Artikel 18

⇒ **Prüfung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen** ⇐

1. Die Mitgliedstaaten treffen ~~die~~ ⇒ alle ⇐ erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass gemäß ~~diesem~~ Artikel ☒ 16 und 17 ☒ 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.

⇒ Insbesondere kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von Amts wegen Mitgliedstaaten auffordern, innerhalb von zwei Monaten folgendes zu übermitteln:

- (a) ein Dokument zur Begründung der Notwendigkeit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und deren Einhaltung der in Artikel 16 genannten Kriterien,
- (b) eine wirtschaftliche Analyse des betreffenden Gebiets,
- (c) eine Analyse der Verhältnismäßigkeit der beabsichtigten Verpflichtungen bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklungsziele,
- (d) eine Analyse etwaiger bestehender Flugdienste und anderer vorhandener Verkehrsträger, deren Nutzung als Ersatz für die beabsichtigte Auferlegung angesehen werden könnte. ⇐

↓ 2408/92 Artikel 4 Absatz 3 (angepasst) ⇒ neu
--

2. Die Kommission führt auf Antrag eines Mitgliedstaats, der der Auffassung ist, dass der Zugang zu einer Strecke durch ~~Absatz 1~~ ☒ Artikel 16 und 17 ☒ in unvertretbarer Weise eingeschränkt ist, oder von ~~sich aus~~ ☒ Amts wegen ☒ eine Untersuchung durch und entscheidet binnen ~~zwei~~ ⇒ sechs ⇐ Monaten nach Antragseingang ⇒ gemäß dem Verfahren von Artikel 25 Absatz 2 ⇐ unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren darüber, ob ~~Absatz 1~~ ☒ Artikel 16 und 17 ☒ für die betreffende Strecke weiterhin gelten sollen.

⇒ Bis zu einer solchen Entscheidung kann die Kommission vorläufige Maßnahmen beschließen, einschließlich der vollständigen oder teilweisen Aussetzung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. ⇐

↓2408/92 Artikel 4 Absatz 4
(angepasst)

~~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.~~

↓2408/92 Artikel 5 (angepasst)

~~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.~~

↓ 2408/92 Artikel 6 (angepasst)

- ~~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.~~
-

↓ 2408/92 Artikel 8 Absatz 2
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 19

⇒ *Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen und Ausübung von Verkehrsrechten* ⇐

- Die Ausübung von Verkehrsrechten unterliegt den veröffentlichten gemeinschaftlichen, einzelstaatlichen, regionalen oder örtlichen Vorschriften in den Bereichen ☒ Flugsicherheit ☒, ⇒ Luftsicherheit ⇐ Umweltschutz und Zuweisung von Start- und Landezeiten.

↓ 2408/92 Artikel 8 Absatz 1
(angepasst)
⇒ neu

2. ~~Diese Verordnung berührt nicht das Recht eines Mitgliedstaats,~~ ⇒ Ein Mitgliedstaat kann nach Anhörung der betroffenen Luftfahrtunternehmen ⇐ ohne Diskriminierung ⇒ zwischen Zielen innerhalb der Gemeinschaft oder ⇐ aus Gründen der Staatszugehörigkeit oder der Identität des Luftfahrtunternehmens die Aufteilung des Verkehrs ⇒ Flugverkehrs ⇐ auf die einzelnen Flughäfen eines Flughafensystems zu ⇒ unter Einhaltung der folgenden Bedingungen ⇐ regeln:

(a) ⇒ die Flughäfen bedienen dieselbe Stadt oder denselben Ballungsraum; ⇐

(b) ⇒ die Flughäfen sind durch eine angemessene Verkehrsinfrastruktur angebunden und ⇐

(c) ⇒ die Flughäfen und die Stadt oder das Ballungsgebiet, das sie bedienen, verfügen über häufige, zuverlässige und effiziente öffentliche Verkehrsverbindungen ⇐

⇒ Entscheidungen zur Regelung der Flugverkehrsverteilung auf Flughäfen müssen den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und Transparenz entsprechen und auf sachlichen Kriterien beruhen. ⇐

↓ 2408/92 Artikel 8 Absatz 3
(angepasst)
⇒ neu

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.~~ ⇒ Unbeschadet der vor Annahme dieser Verordnung geltenden Regeln für die Verkehrsaufteilung unterrichtet der betroffene Mitgliedstaat die Kommission über seine Absicht, die Aufteilung des Flugverkehrs zu regeln oder bestehende Verkehrsaufteilungsregeln zu ändern.

Die Kommission prüft die Anwendung der Absätze 1 und 2 und entscheidet innerhalb von sechs Monaten ab Antragseingang gemäß dem Verfahren von Artikel 25 Absatz 2, ob der Mitgliedstaat die Maßnahme anwenden darf.

Die Kommission veröffentlicht ihre Entscheidung im *Amtsblatt der Europäischen Union*; die Maßnahmen dürfen nicht vor Veröffentlichung der Zustimmung durch die Kommission angewendet werden. ⇐

↓ 2408/92 Artikel 8 Absatz 4
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2408/92 Artikel 8 Absatz 5
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2408/92 Artikel 9 Absatz 1
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2408/92 Artikel 9 Absatz 2
(angepasst)

- ~~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 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.~~

↓ 2408/92 Artikel 9 Absatz 3
(angepasst)

~~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 anfecht oder die Kommission sie zur weiteren Prüfung nach Absatz 4 aufgreift.~~

↓ 2408/92 Artikel 9 Absatz 4
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2408/92 Artikel 9 Absatz 5
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 20

Sofortmaßnahmen

1. ~~Abweichend von den Absätzen 3 und 4 darf~~ Ein Mitgliedstaat ☒ darf ☒ im Fall plötzlich auftretender kurzfristiger Probleme, ⇒ die sich aus unvorhersehbaren und unvermeidbaren Umständen ergeben, die Ausübung von Verkehrsrechten verweigern, einschränken oder mit Bedingungen versehen. ⇐ ~~die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, sofern diese mit Absatz 2 vereinbar sind.~~ ⇒ Solche Maßnahmen müssen den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und Transparenz entsprechen und auf sachlichen und nichtdiskriminierenden Kriterien beruhen. ⇐

Die Kommission und die ☒ übrigen ☒ 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 Absatz 1 ~~und 2~~ nicht erfüllt oder mit anderen Gemeinschaftsvorschriften nicht vereinbar ist.

↓ 2408/92 Artikel 9 Absatz 6
(angepasst)

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

↓ 2408/92 Artikel 9 Absatz 7
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2408/92 Artikel 9 Absatz 8
(angepasst)

~~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~~

~~einen neuen Flugdienst einzurichten oder~~

~~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.~~

↓ 2408/92 Artikel 10 (angepasst)

~~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 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 unter außergewöhnlichen Umständen anders entscheiden.~~

↓ 2409/92 Artikel 1 Absatz 2
(angepasst)
⇒ neu

⊗ Kapitel IV: Bestimmungen zur Preisfestsetzung ⊗

Artikel 21

⇒ Preisfestsetzung ⇐

Unbeschadet des Absatzes 3 ⊗ Artikel 23 ⊗ findet diese Verordnung ⊗ dieses Kapitel ⊗ 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~~ ⊗ Kapitel III ⊗ im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen festgesetzt werden.

↓ 2409/92 Artikel 5 Absatz 1
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 22

⇒ **Preisfreiheit** ⇐

1. Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft legen ihre Flugpreise ⇒ und Frachtraten für innergemeinschaftliche Flugdienste ⇐ unbeschadet ~~dieser Verordnung~~ ☒ Artikel 16 Absatz 1, Artikel 23 und 24 ☒ frei fest.
2. ⇒ Unbeschadet der Bestimmungen zweiseitiger Abkommen zwischen Mitgliedstaaten dürfen die Mitgliedstaaten nicht aus Gründen der Staatszugehörigkeit oder Identität des Luftfahrtunternehmens diskriminieren, wenn sie Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die Festsetzung von Flugpreisen und Frachtraten für Flugdienste zwischen ihrem Hoheitsgebiet und einem Drittland gestatten. Noch geltende Beschränkungen bezüglich der Preisfestsetzung, einschließlich für Strecken nach Drittländern, die sich aus zweiseitigen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten ergeben, werden hiermit aufgehoben. ⇐

↓ 2409/92 Artikel 3 (angepasst)

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

↓ 2409/92 Artikel 1 Absatz 3
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 23

⇒ **Preisführerschaft** ⇐

⇒ Unbeschadet der von der Gemeinschaft mit einem Drittland geschlossenen Übereinkünfte ⇐ ☒ dürfen ☒ nur Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ⇒ für Flugdienste zwischen Flughäfen der Gemeinschaft ⇐ neuartige Leistungen oder Flugpreise, die niedriger als die für identische Leistungen sind, anbieten.

↓ 2409/92 Artikel 4 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 24

⇒ *Information und Nichtdiskriminierung* ⇐

1. Die in der Gemeinschaft tätigen Luftfahrtunternehmen ~~teilen~~ ⇒ stellen ⇐ der Öffentlichkeit ~~auf Anfrage alle Flugpreise und Standardluftfrachtraten mit~~ ⇒ umfassende Informationen über ihre Flugpreise und Frachtraten und die damit verbundenen Tarifbedingungen bereit. ⇐
2. ⇒ Die Luftfahrtunternehmen setzen Flugpreise ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Wohnorts des Fluggasts oder des Niederlassungsorts des Reisebüros innerhalb der Gemeinschaft fest. ⇐

↓ 2409/92 Artikel 5 Absatz 2
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2409/92 Artikel 5 Absatz 3
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2409/92 Artikel 5 Absatz 4
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2409/92 Artikel 6 (angepasst)

~~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.~~

↓ 2409/92 Artikel 7 (angepasst)

~~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 teilt unverzüglich im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften mit, dass der oder die Flugpreise zur Überprüfung vorgelegt worden sind.~~

~~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; Die Entscheidung bezeichnet die verlangten Auskünfte und setzt eine angemessene Frist für deren Erteilung.~~

~~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 Monatsfrist 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.~~

↓ 2409/92 Artikel 8 (angepasst)

~~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.~~

↓ 1882/2003 Artikel 1 und Anhang I.5 (angepasst) ⇒ neu
--

Kapitel V: Schlussbestimmungen

Artikel 25

⇒ Ausschuss ⇐

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. ~~Der Ausschuss berät die Kommission bei der Anwendung der Artikel 9 und 10.~~
~~Im Übrigen kann der Ausschuss von der Kommission zu jeder anderen Frage angehört werden, die die Anwendung dieser Verordnung betrifft.~~
2. Wird auf diesen Artikel Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG¹¹ unter Beachtung von dessen Artikel 8.
3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

↓ 2407/92 Artikel 18 Absatz 1 - 2408/92 Artikel 14 Absatz 1 - 2409/92 Artikel 10 Absatz 1 (angepasst)
--

Artikel 26

Zusammenarbeit und Auskunftsrecht

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

↓ 2408/92 Artikel 12 Absatz 1 (angepasst) ⇒ neu

2. Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch diese Verordnung übertragenen Aufgaben von den ~~betroffenen~~ Mitgliedstaaten alle erforderlichen Auskünfte

¹¹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

einholen; diese haben sicherzustellen, dass Luftfahrtunternehmen, denen sie ⇒ ihre zuständigen Genehmigungsbehörden ⇐ eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, solche Auskünfte ebenfalls erteilen.

↓ 2408/92 Artikel 12 Absatz 2
(angepasst)

~~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.~~

↓ 2407/92 Artikel 18 Absatz 2 -
2408/92 Artikel 14 Absatz 2 -
2409/92 Artikel 10 Absatz 2
(angepasst)
⇒ neu

3. Die zur Durchführung dieser Verordnung erteilten vertraulichen Auskünfte fallen unter die Geheimhaltungspflicht. ⇒ Die Mitgliedstaaten ergreifen im Einklang mit ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften die nötigen Maßnahmen, um einen angemessenen Schutz der von ihnen in Durchführung dieser Verordnung erhaltenen vertraulichen Informationen zu gewährleisten. ⇐
-

↓ 2408/92 Artikel 13 (angepasst)

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

↓ 2409/92 Artikel 9 (angepasst)

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

↓ 2408/92 Artikel 15 (angepasst)

~~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.~~

↓ 2409/92 Artikel 11 (angepasst)

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

↓ neu

Artikel 27

Aufhebung

Die Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92 werden aufgehoben.

Verweise auf die aufgehobene Verordnung gelten als Verweise auf die vorliegende Verordnung nach der Entsprechungstabelle im Anhang III.

↓ neu

Artikel 28

Inkrafttreten

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

↓ 2407/92 Artikel 19 (angepasst)

~~Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.~~

↓ 2408/92 Artikel 16 (angepasst)

~~Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.~~

↓ 2409/92 Artikel 12 (angepasst)

~~Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.~~

↓ neu

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*
Der Präsident *Der Präsident*
[...]

↓ 2407/92 Anhang (angepasst)
⇒ neu

ANHANG I

Angaben In Verbindung mit Artikel 5 und 8 zu übermittelnde Angaben über die finanzielle Eignung von Luftfahrtunternehmen

1. Angaben, die bei einer erstmaligen Antragstellung hinsichtlich der finanziellen Eignung vorzulegen sind
 - 1.1. Der letzte Stand der Ertragsrechnung und, sofern verfügbar, der geprüfte Abschluss des vorausgegangenen Geschäftsjahres.
 - 1.2. Eine Plan-Bilanz einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung für die kommenden ~~zwei~~ ⇒ drei ⇐ Jahre.
 - 1.3. Ausgangsdaten für geplante Aufwendungen und Erträge bei Posten wie Treibstoff, Flugpreisen und Luftfrachtraten, Löhnen und Gehältern, Wartung, Abschreibung, Wechselkursschwankungen, Flughafengebühren, Versicherung usw.; Verkehrs-/Ertragsprognosen.
 - 1.4. Angaben zu den Anlaufkosten im Zeitraum zwischen der Antragstellung und dem Beginn der Tätigkeit, mit Erläuterung des entsprechenden Finanzierungskonzepts.
 - 1.5. Angaben zu bestehenden und geplanten Finanzierungsquellen.
 - 1.6. 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.
 - 1.7. Cashflow-Prognosen und Liquiditätspläne für die ersten ~~beiden~~ drei Jahre nach Beginn der Tätigkeit

- 1.8. Angaben zur Finanzierung des Kaufs/zum Leasen von Luftfahrzeugen, bei Leasing einschließlich Vertragsbedingungen.
2. 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
 - 2.1. Erforderlichenfalls der letzte Stand der intern aufgestellten Bilanz und der geprüfte Abschluss des vorausgegangenen Geschäftsjahres.
 - 2.2. 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.
 - 2.3. 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.
 - 2.4. 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.
 - 2.5. Cashflow-Prognosen und Liquiditätspläne für das kommende Jahr, einschließlich aller geplanten Änderungen der Struktur oder der Tätigkeiten, die für die Finanzlage erheblich sind.
 - 2.6. Angaben zur Finanzierung des Kaufs/zum Leasen von Luftfahrzeugen, bei Leasing einschließlich Vertragsbedingungen.
3. Angaben, die zur Beurteilung der weiteren finanziellen Eignung bisheriger Genehmigungsinhaber erforderlich sind
 - 3.1. Geprüfter Abschluss, der spätestens sechs Monate nach Ablauf des betreffenden Zeitraums zur Verfügung stehen muss, und erforderlichenfalls der letzte Stand der intern aufgestellten Bilanz.
 - 3.2. Eine Plan-Bilanz einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung für das kommende Jahr.
 - 3.3. 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.
 - 3.4. Cashflow-Prognosen und Liquiditätspläne für das kommende Jahr.

↓ neu

ANHANG II

Bestimmung des Begriffs „Regionalflughafen“ im Sinne von Artikel 16

Als Regionalflughafen gelten Flughäfen, die mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllen:

- (a) Das jährliche Verkehrsaufkommen überschreitet nicht 900 000 Fluggastbewegungen;
- (b) das jährliche Verkehrsaufkommen überschreitet nicht 50 000 Tonnen Fracht;
- (c) der Flughafen ist auf einer Insel eines Mitgliedstaats gelegen.

↑

ANHANG III

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung (EG) Nr. 2407/92	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 3
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3 Absatz 1	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 1 zweiter Unterabsatz
Artikel 3 Absatz 3	Artikel 3 Absatz 1 erster Unterabsatz
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 4 Buchstabe f
Artikel 4 Absatz 3	-
Artikel 4 Absatz 4	Artikel 4 Buchstabe f
Artikel 4 Absatz 5	Artikel 8 Absatz 1 zweiter Unterabsatz
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 5 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 5 Absatz 2

Artikel 5 Absatz 3
Artikel 5 Absatz 4
Artikel 5 Absatz 5
Artikel 5 Absatz 6
Artikel 5 Absatz 7
Artikel 6
Artikel 7
Artikel 8 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2
Artikel 8 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 4
Artikel 9
Artikel 10 Absatz 1
Artikel 10 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 3
Artikel 12
Artikel 13 Absatz 1
Artikel 13 Absatz 2
Artikel 13 Absatz 3
Artikel 13 Absatz 4
Artikel 14
Artikel 15
Artikel 16
Artikel 17
Artikel 18 Absatz 1

Artikel 8 Absatz 5
Artikel 8 Absatz 6
Artikel 9 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 4
Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 8 Absatz 8
Artikel 7
Artikel 11
Artikel 13 Absatz 1
Artikel 12 Absatz 1
Artikel 13 Absatz 2
Artikel 12 Absatz 2
Artikel 6
Artikel 13 Absatz 3
Artikel 13 Absatz 4
Artikel 8 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 7
Artikel 9 Absatz 2 bis Absatz 4
Artikel 10 Absatz 2
Artikel 10 Absatz 1
-
Artikel 10 Absatz 3
Artikel 14
-
-
-
Artikel 26 Absatz 1

Artikel 18 Absatz 2

Artikel 19

ANHANG

Artikel 26 Absatz 3

-

ANHANG I

Verordnung (EG) Nr. 2408/92	Vorliegende Verordnung
------------------------------------	-------------------------------

Artikel 1 Absatz 1

Artikel 1

Artikel 1 Absatz 2

Artikel 1 Absatz 2

Artikel 1 Absatz 3

Artikel 1 Absatz 3

Artikel 1 Absatz 4

-

Artikel 2

Artikel 2

Artikel 3 Absatz 1

Artikel 15 Absätze 1 und 2

Artikel 3 Absatz 2

-

Artikel 3 Absatz 3

-

Artikel 3 Absatz 4

-

Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a

Artikel 16 Absatz 1

Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b

Artikel 16 Absatz 6

Artikel 4 Absatz 1

Artikel 16 Absatz 2

Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d

Artikel 16 Absatz 4

-

Artikel 17 Absatz 1

-

Artikel 17 Absatz 2

-

Artikel 17 Absatz 3

-

Artikel 17 Absatz 4

-

Artikel 17 Absatz 5

Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e

Artikel 17 Absatz 6

Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe f

Artikel 17 Absatz 7

Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe g

-

Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe h
-
-
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe j
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe k
Artikel 4 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 3
Artikel 4 Absatz 4
Artikel 5
Artikel 6 Absätze 1 und 2
Artikel 7
Artikel 8 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2
Artikel 8 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 4
Artikel 8 Absatz 5
Artikel 9 Absatz 1
Artikel 9 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 3
Artikel 9 Absatz 4
Artikel 9 Absatz 5
Artikel 9 Absatz 6
Artikel 9 Absatz 7
Artikel 9 Absatz 8
Artikel 10
Artikel 11

Artikel 17 Absatz 8
Artikel 17 Absatz 9
Artikel 17 Absatz 10
Artikel 18 Absatz 1
Artikel 16 Absatz 3
-
-
Artikel 18 Absatz 2
-
-
-
Artikel 15 Absätze 3 bis 6
Artikel 19 Absatz 2
Artikel 19 Absatz 1
Artikel 19 Absatz 3
-
-
-
-
-
-
-
Artikel 20
-
-
-
-
Artikel 25

Artikel 12 Absatz 1	Artikel 26 Absatz 2
Artikel 12 Absatz 2	-
Artikel 13	-
Artikel 14 Absatz 1	Artikel 26 Absatz 1
Artikel 14 Absatz 2	Artikel 26 Absatz 3
Artikel 15	-
Artikel 16	-
ANHANG I	-
ANHANG II	-
ANHANG III	-
-	ANHANG II

Verordnung (EG) Nr. 2409/92	Vorliegende Verordnung
------------------------------------	-------------------------------

Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 21
Artikel 1 Absatz 3	Artikel 23
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	-
Artikel 4	Artikel 24
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 22
Artikel 5 Absatz 2	-
Artikel 5 Absatz 3	-
Artikel 5 Absatz 4	-
Artikel 6	-
Artikel 7	-

Artikel 8	-
Artikel 9	-
Artikel 10 Absatz 1	Artikel 26 Absatz 1
Artikel 10 Absatz 2	Artikel 26 Absatz 3
Artikel 11	-
Artikel 12	-
-	Artikel 27
-	Artikel 28

↓ 2408/92 und Akte über den Beitritt Österreichs, Schwedens und Finnlands, Artikel 29 und Anhang I, und Akte über den Beitritt der Republik Tschechien, Estlands, Zyperns, Lettlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloweniens und der Slowakei, Artikel 20 und Anhang II (angepasst)

~~ANHANG I~~

~~Verzeichnis der Flughäfen der Kategorie 1~~

BELGIEN:	Brüssel-Zaventem
TSCHECHISCHE REPUBLIK:	Praha-Ruzyně
DÄNEMARK:	Flughafensystem Kopenhagen
DEUTSCHLAND:	Frankfurt-Rhein/Main Düsseldorf-Lohausen München Flughafensystem Berlin
ESTLAND:	Tallinna-Lennujaam
SPANIEN:	Palma-Mallorca

	Madrid-Barajas Malaga Las Palmas
GRIECHENLAND:	Athen-Hellenikon Thessaloniki-Macedonia
FRANKREICH:	Flughafensystem Paris
IRLAND:	Dublin
ITALIEN:	Flughafensystem Rom Flughafensystem Mailand
ZYPERN:	Flughafen Larnaka
LETTLAND:	Riga
LITAUEN:	Wilna
UNGARN:	Budapest-Ferihegy International Airport
MALTA:	Luqa
NIEDERLANDE:	Amsterdam-Schiphol
POLEN:	Warszawa-Okęcie
PORTUGAL:	Lissabon Faro
SLOWENIEN:	Laibach
SLOWAKEI:	Flughafen Bratislava
VEREINIGTES KÖNIGREICH:	Flughafensystem London Luton
ÖSTERREICH:	Wien
FINNLAND:	Helsinki-Vantaa-Helsingfors-Vanda
SCHWEDEN:	Flughafensystem Stockholm

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
SCHWEDEN:	Stockholm-Arlanda/Bromma

↓ 2408/92 ANHANG III
(angepasst)

~~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.~~