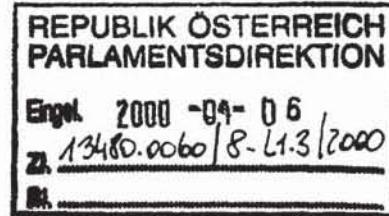


AUSTRIAN AIRLINES ➤

1116/SN - 48 d.B.  
**2000**

Der Vorstand

Parlament  
 Parlamentsdirektion  
 z.H. Herrn Dr. Erich Saurugger  
 Dr. Karl Renner Ring 3  
1010 Wien



4. April 2000

Betrifft: **ÖIAG-Gesetz**  
ZL 13480/0060/1-L1.3/2000

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum gegenständlichen Gesetzesentwurf und dürfen Sie gerne über die für unsere Gesellschaft relevanten Aspekte informieren:

Mit „Bundesgesetz über die Übertragung von Bundesbeteiligungen in das Eigentum der ÖIAG vom 18. Juni 1998, BGBl. I 87/1998“, wurden die Anteile der Republik Österreich an unserer Gesellschaft an die ÖIAG als Gesamtrechtsnachfolgerin übertragen. Gemäß Artikel I § 1 Abs 3 dieses in Kopie beiliegenden Gesetzes hat die ÖIAG die Aufgabe, diese Anteilsrechte anstelle des Bundes wahrzunehmen und ist hierbei an die diese Beteiligung betreffenden gesetzlichen sowie völkerrechtlichen Regelungen gebunden.

Gemäß Artikel II § 2 dieses Gesetzes haben die Organe unserer Gesellschaft bei der Durchführung von Kapitalerhöhungen sicherzustellen, daß die Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung gemäß der ebenfalls in Kopie beiliegenden „Verordnung (EWG) 2407/92 des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen“ sowie jene Rechte nicht gefährdet werden, welche aus den von der

AUSTRIAN AIRLINES ➤

Republik Österreich abgeschlossenen und noch abzuschließenden bilateralen Luftverkehrsabkommen ihre Grundlage haben.

Die genannte EU-Verordnung sieht in Artikel 4 vor, dass sich das jeweilige Luftfahrtunternehmen „derzeit und auch weiterhin unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten und/oder von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten befinden“ muss. Das Unternehmen muss auch zukünftig „zu jeder Zeit“ von diesen Staaten oder deren Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert werden. Sollten diese Voraussetzungen nicht mehr nachgewiesen werden können, würde es zum Entzug der EU-Betriebsgenehmigung kommen.

Es ist unbestritten, dass unter „Mehrheitsbeteiligung“ im Sinne der EU-Verordnung eine Beteiligung an der Gesellschaft von mehr als 50 % zu verstehen ist. Dementsprechende Vorkehrungen wurden daher auch in anderen EU-Staaten getroffen.

Gemäß Art 4 Abs 4 der oben genannten EU-Verordnung muss jedes EU-Unternehmen, dessen unmittelbare oder mittelbare Beteiligung am EU-Luftfahrtunternehmen zu der über 50% liegenden „europäischen“ Beteiligung gerechnet wird, seinerseits mehr als 50% im „EU-Eigentum“ stehen.

Gemäß Art 4 Abs 5 muss das Luftfahrtunternehmen den für die seine EU-Betriebsgenehmigung zuständigen Mitgliedstaat auf Verlangen jederzeit nachweisen können, dass bei ihm die oben genannten Mehrheitserfordernisse erfüllt werden.

Unabhängig davon hat die EU-Kommission auf Ersuchen eines Mitgliedstaates ebenfalls die Erfüllung der Voraussetzungen dieses Artikels zu überprüfen und diesbezüglich erforderlichenfalls eine Entscheidung zu treffen.

**AUSTRIAN AIRLINES ➤**

In Entsprechung der dargestellten EU-Regelung wurde mit Syndikatsvertrag vom 18. September 1998, abgeschlossen zwischen der ÖIAG einerseits und den in der Folge als „Syndikatsvertragspartner“ bezeichneten Unternehmen Austria Tabak AG, Bank für Arbeit und Wirtschaft AG, Creditanstalt AG, Raiffeisen Zentralbank Österreich AG, Wr. Städtische Allgemeine Versicherungs AG und Bank Austria AG andererseits vereinbart, dass die Syndikatsvertragspartner bis 31. Dezember 2003 Aktien unserer Gesellschaft nur an andere Syndikatsvertragspartner oder an im Sinne der EU-Verordnung geeignete Unternehmen übertragen dürfen, vorausgesetzt diese „geeigneten Unternehmen“ treten ihrerseits in alle Rechte und Pflichten aus dem Syndikatsvertrag ein. Die Weigerung eines derartigen Eintrittes stellt einen Hinderungsgrund für die Abtretung der Aktien an dieses Unternehmen dar.

Für die Zeit nach dem 31. Dezember 2003 sind die Syndikatspartner berechtigt, ihre Anteile auch an „nicht geeignete“ Unternehmen zu übertragen oder „geeignete“ Unternehmen auch dann zu übertragen, wenn diese nicht zu einem Beitritt zum Syndikat bereit sein sollten, wobei für den Fall, daß durch einen derartigen Aktienverkauf die Mehrheit des Grundkapitals durch die Syndikatspartner nicht mehr gewährleistet sein sollte, die Verpflichtung der Syndikatsvertragspartner besteht, der ÖIAG so viele Aktien zum Erwerb anzubieten als notwendig ist, um dem Syndikat die Mehrheit am Grundkapital zu halten. Die ÖIAG ist im Falle eines derartigen verpflichteten Anbots ihrerseits verpflichtet, die die notwendige Mehrheit sichernden Aktien binnen 4 Wochen zu einem festgelegten Kaufpreis (höchstens der Durchschnitt der Schlußkurse an den vorangegangenen 60 Börsetagen,) zu erwerben.

Der Syndikatsvertrag kann von den Vertragspartnern mittels Kündigung frühestens zum 31.12.2003 aufgelöst werden.

AUSTRIAN AIRLINES ➤

Was die Luftverkehrsrechte unserer Gesellschaft aufgrund zwischen der Republik Österreich und nicht EU-Staaten bilateral abgeschlossener Staatsverträge anlangt, so gelten im wesentlichen die oben dargestellten Ausführungen, allerdings mit der Maßgabe, daß die Mehrheit der Aktien nicht durch EU-Aktionäre sondern durch österreichische natürliche bzw. juristische Personen gehalten werden muss.

Wir hoffen mit dieser Information gedient zu haben, stehen für weitere Auskünfte selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

A U S T R I A N A I R L I N E S  
Österreichische Luftverkehrs AG

*H. Bammer M. Rehulka*  
Dr. Herbert Bammer KR Mario Rehulka

6/1 10/101

P. b. b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1030 Wien

827

# BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

**Jahrgang 1998****Ausgegeben am 21. Juli 1998****Teil I**

**87. Bundesgesetz: Übertragung von Bundesbeteiligungen in das Eigentum der ÖIAG**  
(NR: GP XX RV 1185 AB 1242 S. 130. BR: AB 5696 S. 642.)

**87. Bundesgesetz über die Übertragung von Bundesbeteiligungen in das Eigentum der ÖIAG**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I**

**§ 1.** (1) Die Anteilsrechte des Bundes an der Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, Wien, und der Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat, gehen in das Eigentum der Österreichischen Industrieholding Aktiengesellschaft (ÖIAG) über.

(2) Mit der Übertragung der in Abs. I angeführten Anteilsrechte gehen alle damit rechtlich und wirtschaftlich zusammenhängenden Vermögensrechte und Vereinbarungen auf die ÖIAG als Gesamtrechtsnachfolgerin der Republik Österreich über.

(3) Die ÖIAG hat die Aufgabe, die Anteilsrechte an den übertragenen Beteiligungen anstelle des Bundes wahrzunehmen. Die ÖIAG ist an die diese Beteiligungen betreffenden gesetzlichen Regelungen sowie an alle luftfahrtrechtlichen und völkerrechtlichen Regelungen ebenfalls gebunden. Die bestehenden Gesellschaftervereinbarungen bleiben aufrecht.

**§ 2.** Als Anschaffungskosten der übertragenen Anteilsrechte im Sinne des Handelsgesetzbuches gilt der Nennbetrag; in gleicher Höhe ist eine nicht gebundene Kapitalrücklage zu bilden.

**§ 3.** Die Vorgänge zwischen dem Bund und der ÖIAG auf Grund dieses Artikels sind von den bundesgesetzlichen Gebühren und Abgaben befreit.

**Artikel II**

**§ 1.** Die ÖIAG ist ermächtigt, ihr zustehende Bezugsrechte im Falle von Erhöhungen des Grundkapitals der Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft zu veräußern.

**§ 2.** Die Organe der Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft haben bei Durchführung von Kapitalerhöhungen sicherzustellen, daß die Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen und Rechte, welche in den von der Republik Österreich abgeschlossenen und noch abzuschließenden bilateralen Luftverkehrsabkommen ihre Grundlage haben, nicht gefährdet werden.

**Artikel III**

Das Bundesgesetz vom 24. November 1987 über die Teilprivatisierung von Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, BGBl. Nr. 594/1987, tritt außer Kraft.

**Artikel IV**

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. I § 1 Abs. 3 zweiter Satz und des Art. II § 2 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, betraut.

**Klestil**

**Klima**

**Rechtsakte des Rates**  
**VO 2407/92/EWG**

**B II 1.8**

**1.8 Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates**

vom 23. Juli 1992

**über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen**

(ABl. EG Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 1)

**DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –**

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

auf Vorschlag der Kommission<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments<sup>2</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>3</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<b>B II 1.8</b>	<b>Rechtsakte der Gemeinschaftsorgane</b>
	<b>Luftverkehrsrechtliche Vorschriften</b>

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

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

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

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

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

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

**HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:**

*Artikel 1*

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

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

*Artikel 2*

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet

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

**Rechtsakte des Rates****VO 2407/92/EWG****B II 1.8**

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

### *Artikel 3*

- (1) Unbeschadet von Artikel 5 Absatz 5 erteilen die Mitgliedstaaten Betriebsgenehmigungen nicht oder erhalten ihre Gültigkeit nicht aufrecht, wenn die Voraussetzungen dieser Verordnung nicht erfüllt sind.
- (2) Ein Unternehmen, das die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllt, hat Anspruch auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung. Mit einer solchen Genehmigung werden keinerlei Rechte auf Zugang zu bestimmten Strecken oder Märkten erteilt.

<b>B II 1.8</b>	<b>Rechtsakte der Gemeinschaftsorgane</b>
	<b>Luftverkehrsrechtliche Vorschriften</b>

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

### Betriebsgenehmigung

#### *Artikel 4*

- (1) Ein Mitgliedstaat erteilt einem Luftfahrtunternehmen eine Betriebsgenehmigung nur,
- a) wenn die Hauptniederlassung und, soweit vorhanden, der eingetragene Sitz des Unternehmens sich in diesem Mitgliedstaat befinden und
  - b) wenn dessen Haupttätigkeit der Luftverkehr ist, sei es allein oder in Verbindung mit jeder sonstigen Form des gewerblichen Betriebs von Luftfahrzeugen oder der Instandsetzung und Wartung von Luftfahrzeugen.
- (2) Unbeschadet der Abkommen und Übereinkommen, bei denen die Gemeinschaft Vertragspartei ist, muß das Unternehmen sich derzeit und auch weiterhin unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten und/oder von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten befinden. Es muß zu jeder Zeit von diesen Staaten oder deren Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert werden.
- (3) a) Unbeschadet der Absätze 2 und 4 behalten die Luftfahrtunternehmen, die gemäß Anhang I der Verordnungen (EWG) Nr. 2343/90 und (EWG) Nr. 294/91 des Rates vom 4. Februar 1991 über den Betrieb von Luftfrachtdiensten zwischen Mitgliedstaaten<sup>1</sup> bereits anerkannt sind, ihre Rechte im Rahmen dieser Verordnung und der mit ihr zusammenhängenden Verordnungen, solange sie den übrigen Verpflichtungen aufgrund dieser Verordnung nachkommen und nach wie vor unmittelbar oder mittelbar durch dieselben Drittländer und/oder Staatsangehörige desselben Drittlands kontrolliert werden, die diese Kontrolle zum Zeitpunkt der Annahme dieser Verordnung ausübten. Diese Kontrolle kann jedoch jederzeit den Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten übertragen werden.
- 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.

<sup>1</sup> ABI. Nr. L 36 vom 8. 2. 1991, S. 1.

**Rechtsakte des Rates****VO 2407/92/EWG****B II 1.8**

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

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

#### *Artikel 5*

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

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

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

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

**B II 1.8****Rechtsakte der Gemeinschaftsorgane**  
**Luftverkehrsrechtliche Vorschriften**

gen 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.

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

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

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

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

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

#### *Artikel 6*

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

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

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

#### *Artikel 7*

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

**B II 1.8**


---

**Rechtsakte der Gemeinschaftsorgane**  
**Luftverkehrsrechtliche Vorschriften**


---

*Artikel 8*

- (1) Für die Erteilung oder Aufrechterhaltung einer Betriebsgenehmigung wird nicht vorgeschrieben, daß ein Luftfahrtunternehmen Eigentümer von Luftfahrzeugen sein muß; die Mitgliedstaaten verlangen jedoch, daß Luftfahrtunternehmen, denen sie eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, entweder als Eigentümer oder im Rahmen einer Form eines Leasingvertrags über mindestens ein Luftfahrzeug verfügen.
- (2) a) Unbeschadet des Absatzes 3 ist ein Luftfahrzeug, das von einem Luftfahrtunternehmen eingesetzt wird, je nach Wahl des Mitgliedstaats, der die Betriebsgenehmigung erteilt, in dessen nationales Register oder innerhalb der Gemeinschaft einzutragen.
- b) Ist ein Leasingvertrag für ein innerhalb der Gemeinschaft eingetragenes Luftfahrzeug nach Artikel 10 als annehmbar befunden worden, so verlangt der Mitgliedstaat nicht, daß dieses Luftfahrzeug in seinem Register eingetragen wird, sofern dadurch bauliche Veränderungen an dem Luftfahrzeug erforderlich würden.
- (3) Bei Leasingverträgen mit kurzer Laufzeit, die vom Luftfahrtunternehmen zur Deckung eines vorübergehenden Bedarfs geschlossen werden, oder unter außergewöhnlichen Umständen kann ein Mitgliedstaat Ausnahmen von Absatz 2 Buchstabe a) zulassen.
- (4) Bei der Anwendung von Absatz 2 Buchstabe a) genehmigt ein Mitgliedstaat vorbehaltlich der geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich der Vorschriften über die Erteilung von Luftpüchtigkeitszeugnissen unverzüglich und ohne Erhebung diskriminierender Eintragsgebühren 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 Eintragsgebühren wird auf die Umschreibung von Luftfahrzeugen keine zusätzliche Gebühr erhoben.

**Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC)***Artikel 9*

- (1) Voraussetzung für die Erteilung und die jederzeitige Gültigkeit einer Betriebsgenehmigung ist der Besitz eines gültigen Luftverkehrsunternehmerzeugnisses, in dem die unter die Betriebsgenehmigung fallenden Tätigkeiten festgelegt sind und das den Kriterien der einschlägigen Verordnung des Rates entspricht.
- (2) Bis zum Beginn der Anwendung der Verordnung gemäß Absatz 1 gelten die einzelstaatlichen Regelungen für das Luftverkehrsunternehmerzeugnis oder gleichwertige Zeugnisse für Luftverkehrsunternehmer.

**Rechtsakte des Rates**  
**VO 2407/92/EWG**

**B II 1.8**

*Artikel 10*

- (1) Damit die Einhaltung der Sicherheitsstandards und der rechtlichen Verantwortlichkeiten gewährleistet wird, holt ein Luftfahrtunternehmen, das ein Luftfahrzeug eines anderen Unternehmens benutzt oder einem anderen Unternehmen ein Luftfahrzeug überläßt, von der zuständigen Genehmigungsbehörde im voraus die Genehmigung für den Betrieb ein. Die Genehmigungsbedingungen sind Teil des Leasingvertrags zwischen den Parteien.
- (2) Die Mitgliedstaaten genehmigen einem Luftfahrtunternehmen, dem sie eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, Leasingverträge über Luftfahrzeuge mit Besatzung nur unter der Voraussetzung, daß Sicherheitsanforderungen erfüllt sind, die denen des Artikels 9 entsprechen.

**Allgemeine Bestimmungen**

*Artikel 11*

- (1) Betriebsgenehmigungen gelten so lange, wie das Luftfahrtunternehmen den Verpflichtungen nach dieser Verordnung nachkommt. Ein Mitgliedstaat kann jedoch vorschreiben, daß ein Jahr nach Erteilung einer neuen Genehmigung und danach alle fünf Jahre eine Überprüfung stattfindet.
- (2) Hat ein Luftfahrtunternehmen sechs Monate lang den Betrieb eingestellt oder hat es innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung der Betriebsgenehmigung seinen Betrieb nicht aufgenommen, so entscheidet der zuständige Mitgliedstaat, ob die Betriebsgenehmigung erneut zur Genehmigung vorzulegen ist.
- (3) Bei einer Änderung eines oder mehrerer Umstände, die sich auf die rechtlichen Gegebenheiten des betreffenden Unternehmens auswirken, und insbesondere im Falle von Unternehmenszusammenschlüssen oder -übernahmen, die Luftfahrtunternehmen betreffen, denen die Mitgliedstaaten eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, entscheiden die Mitgliedstaaten, ob die Betriebsgenehmigung erneut zur Genehmigung vorzulegen ist. Das oder die betreffenden Luftfahrtunternehmen können ihren Betrieb fortsetzen, es sei denn, die Genehmigungsbehörde gelangt zu der Auffassung, daß die Sicherheit gefährdet ist, und begründet dies.

*Artikel 12*

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

**B II 1.8**


---

**Rechtsakte der Gemeinschaftsorgane**


---

**Luftverkehrsrechtliche Vorschriften**


---

*Artikel 13*

- (1) Die Verfahren für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen werden von dem betroffenen Mitgliedstaat bekanntgemacht; die Kommission wird hiervon unterrichtet.
- (2) Der betroffene Mitgliedstaat entscheidet unter Berücksichtigung aller verfügbaren Fakten so bald wie möglich – spätestens jedoch drei Monate nach Erhalt aller erforderlichen Informationen – über den Antrag. Die Entscheidung wird dem antragstellenden Unternehmen mitgeteilt. Eine Ablehnung des Antrags ist zu begründen.
- (3) Ein Lufttransportunternehmen, dessen Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung abgelehnt worden ist, kann die Kommission anrufen. Gelangt die Kommission zu der Auffassung, daß die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt worden sind, äußert sie sich unbeschadet des Artikels 169 des Vertrages zur richtigen Auslegung der Verordnung.
- (4) Die Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erteilung oder den Wideruf von Betriebsgenehmigungen werden im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

*Artikel 14*

- (1) Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch Artikel 4 übertragenen Aufgaben von den betroffenen Mitgliedstaaten alle erforderlichen Auskünfte einholen. Sie stellen sicher, daß Luftfahrtunternehmen, denen sie eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, solche Auskünfte ebenfalls erteilen.
- (2) Werden die verlangten Auskünfte nicht innerhalb der von der Kommission festgesetzten Frist oder nicht vollständig erteilt, so fordert die Kommission diese im Wege einer an den betroffenen Mitgliedstaat gerichteten Entscheidung an. Die Entscheidung bezeichnet die verlangten Auskünfte und setzt eine angemessene Frist für deren Erteilung.
- (3) Werden Auskünfte nach Absatz 2 nicht innerhalb der festgesetzten Frist erteilt oder hat das Luftfahrtunternehmen nicht anderweitig nachgewiesen, daß es den Anforderungen des Artikels 4 genügt, so unterrichtet die Kommission – außer bei Vorliegen besonderer Umstände – umgehend alle Mitgliedstaaten über die Lage. Bis zur Unterrichtung durch die Kommission über die Vorlage von Nachweisen, daß die betreffenden Anforderungen erfüllt sind, können die Mitgliedstaaten alle Marktzugangsrechte aussetzen, auf die das Luftverkehrsunternehmen nach der Verordnung Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs<sup>1</sup> Anspruch hat.

---

<sup>1</sup> Siehe Seite 8 dieses Amtsblatts.

**Rechtsakte des Rates**  
**VO 2407/92/EWG**

**B II 1.8**

*Artikel 15*

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

*Artikel 16*

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

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

*Artikel 17*

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

*Artikel 18*

- (1) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung zusammen.
- (2) Die in Anwendung dieser Verordnung erteilten vertraulichen Auskünfte unterliegen der Geheimhaltungspflicht.

*Artikel 19*

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

<b>B II 1.8</b>	<b>Rechtsakte der Gemeinschaftsorgane</b> <b>Luftverkehrsrechtliche Vorschriften</b>
-----------------	---

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

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1992.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

J. COPE

#### *ANHANG*

#### **Angaben in Verbindung mit Artikel 5 über die finanzielle Eignung von Luftfahrtunternehmen**

##### **A. Angaben, die bei einer erstmaligen Antragstellung hinsichtlich der finanziellen Eignung vorzulegen sind**

1. Der letzte Stand der Ertragsrechnung und, sofern verfügbar, der geprüfte Abschluß des vorausgegangenen Geschäftsjahres.
2. Eine Plan-Bilanz einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung für die kommenden zwei Jahre.
3. Ausgangsdaten für geplante Aufwendungen und Erträge bei Posten wie Treibstoff, Flugpreisen und Luftfrachtraten, Löhnen und Gehältern, Wartung, Abschreibung, Wechselkursschwankungen, Flughafengebühren, Versicherung usw.; Verkehrs-/Ertragsprognosen.
4. Angaben zu den Anlaufkosten im Zeitraum zwischen der Antragstellung und dem Beginn der Tätigkeit, mit Erläuterung des entsprechenden Finanzierungskonzepts.
5. Angaben zu bestehenden und geplanten Finanzierungsquellen.
6. Angaben zu den Gesellschaftern, einschließlich Angabe der Staatsangehörigkeit und der Art der zu haltenden Anteile, sowie die Satzung. Gehört der Antragsteller einer Unternehmensgruppe an, so sollten Angaben zur Beziehung zwischen den Unternehmen gemacht werden.
7. Cash-flow-Prognosen und Liquiditätspläne für die ersten beiden Jahre nach Beginn der Tätigkeit.
8. Angaben zur Finanzierung des Kaufs/zum Leasing von Luftfahrzeugen, bei Leasing einschließlich Vertragsbedingungen.

**Rechtsakte des Rates**  
**VO 2407/92/EWG**

**B II 1.8**

**B. Angaben, die zur Beurteilung der weiteren finanziellen Eignung von Genehmigungsinhabern erforderlich sind, wenn diese eine für ihre Finanzlage erhebliche Veränderung ihrer Strukturen oder Tätigkeiten planen**

1. Erforderlichenfalls der letzte Stand der intern aufgestellten Bilanz und der geprüfte Abschluß des vorausgegangenen Geschäftsjahres.
2. Genaue Angaben zu allen geplanten Änderungen, z. B. Änderung der Art des Dienstes, beabsichtigte Übernahmen oder Zusammenschlüsse, Änderungen hinsichtlich des Gesellschaftskapitals, Änderungen hinsichtlich der Gesellschafter usw.
3. Eine Plan-Bilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung für das laufende Geschäftsjahr einschließlich aller geplanten Änderungen der Struktur oder der Tätigkeiten, die für die Finanzlage erheblich sind.
4. Zahlenangaben über zurückliegende und geplante Aufwendungen und Erträge bei Posten wie Kraftstoff, Flugpreisen und Luftfrachtraten, Löhnen und Gehältern, Wartung, Abschreibung, Wechselkursschwankungen, Flughafengebühren, Versicherung usw.; Verkehrs-/Ertragsprognosen.
5. Cash-flow-Prognosen und Liquiditätspläne für das kommende Jahr, einschließlich aller geplanten Änderungen der Struktur oder der Tätigkeiten, die für die Finanzlage erheblich sind.
6. Angaben zur Finanzierung des Kaufs/zum Leasen von Luftfahrzeugen, bei Leasing einschließlich Vertragsbedingungen.

**C. Angaben, die zur Beurteilung der weiteren finanziellen Eignung bisheriger Genehmigungsinhaber erforderlich sind**

1. Geprüfter Abschluß, der spätestens sechs Monate nach Ablauf des betreffenden Zeitraums zur Verfügung stehen muß, und erforderlichenfalls der letzte Stand der intern aufgestellten Bilanz.
2. Eine Plan-Bilanz einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung für das kommende Jahr.
3. Zahlenangaben über zurückliegende und geplante Aufwendungen und Erträge bei Posten wie Kraftstoffpreisen, Löhnen und Gehältern, Wartung, Abschreibung, Wechselkursschwankungen, Flughafengebühren, Versicherung usw.; Verkehrs-/Ertragsprognosen.
4. Cash-flow-Prognosen und Liquiditätspläne für das kommende Jahr.

**Rechtsakte des Rates**  
**VO 2407/92/EWG**

**B II 1.8 A**

## **1.8 A Entschließung des Rates**

vom 19. Juni 1995

### **zur Frage der Standortverlagerungen im Luftverkehr**

(ABl. EG Nr. C 169 vom 5. 7. 1995, S. 3)

#### **DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –**

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Rat hat bereits in der Vergangenheit darauf hingewiesen, daß die Luftfahrtindustrie ein so hohes Rentabilitäts- und Produktivitätsniveau erreichen muß, daß sie wirtschaftlich rentabel und weltweit wettbewerbsfähig ist.

In seiner Entschließung vom 24. Oktober 1994 über die Lage der europäischen Zivilluftfahrt<sup>1</sup> hat der Rat darauf hingewiesen, daß die Gefahr der Entwicklung von Billigflaggen sowie des Einsatzes außergemeinschaftlicher Mittel geprüft werden sollte.

Die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen<sup>2</sup> müssen in bezug auf Leasingverträge in den einzelnen Mitgliedstaaten einheitlich angewendet werden.

Der etwaige Einsatz außergemeinschaftlicher Mittel ist ein weiterer Grund dafür, ein umfassendes System gemeinsamer technischer Standards anzustreben, um die Sicherheit in der Zivilluftfahrt weiterhin zu gewährleisten.

In der Sozialpolitik der Gemeinschaft ist den Besonderheiten des Luftverkehrs und insbesondere der Frage der Auswirkungen der Standortverlagerungen Rechnung zu tragen.

Durch den Einsatz außergemeinschaftlicher Mittel wird Drittländern ein Zugang zum Binnenmarkt ermöglicht; diese Zugangsmöglichkeit ist im Rahmen der Beziehungen zu diesen Ländern zu prüfen –

**STELLT FEST**, daß die Kommission beabsichtigt, eine Untersuchung über die Entwicklung der sozialen Situation im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Luftverkehrs durchzuführen;

**ERSUCHT** die Kommission, ihm so bald wie möglich die Ergebnisse der Untersuchung über die Auswirkungen der Liberalisierung des Luftverkehrs vorzule-

<sup>1</sup> ABl. Nr. C 309 vom 5. 11. 1994, S. 2.

<sup>2</sup> ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 1 = B II 1.8.

<b>B II 1.8 A</b>	<b>Rechtsakte der Gemeinschaftsverträge</b>
	<b>Luftverkehrsrechtliche Vorschriften</b>

gen und in diesem Zusammenhang die Frage des Einsatzes außergemeinschaftlicher Mittel entsprechend der genannten Entschließung vom 24. Oktober 1994 zu berücksichtigen. In dieser Untersuchung müßte im Anschluß an den Bericht des „Ausschusses der Weisen“ und einen von der Kommission 1992 angeforderten Bericht externer Berater insbesondere folgendes geprüft werden:

- das Ausmaß des Phänomens der Standortverlagerungen und deren tatsächliche und mögliche Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Beschäftigungsbedingungen im gemeinschaftlichen Luftverkehr;
- die derzeitigen Praktiken der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft in bezug auf den Einsatz außergemeinschaftlicher Mittel;
- die nationalen Vorschriften und Verwaltungsverfahren in bezug auf den Einsatz außergemeinschaftlicher Mittel;

ERSUCHT die Kommission, die Anwendung der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 in bezug auf außergemeinschaftliches Leasing zu prüfen und erforderlichenfalls Leitlinien für eine einheitliche Anwendung festzulegen, und zwar insbesondere in bezug auf folgende Begriffe bzw. Bedingungen:

- die Begriffe „vorübergehender Bedarf“, „außergewöhnliche Umstände“ und „gleichwertige Sicherheitsvorschriften bzw. Sicherheitsanforderungen“,
- die Bedingungen, die ein gemeinschaftliches Transportunternehmen für den Einsatz von Luftfahrzeugen erfüllen muß, die zwar innerhalb der Gemeinschaft eingetragen sind, für welche jedoch die Pflichten des Registerstaates in bezug auf die Kontrolle des technischen Betriebs auf ein Drittland übertragen wurden.