

Amtsblatt

der Europäischen Union

C 248

47. Jahrgang

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

7. Oktober 2004

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	I <i>Mitteilungen</i>	
	Kommission	
2004/C 248/01	Euro-Wechselkurs	1
2004/C 248/02	Europäisches Zentrum für die Förderung der Berufsbildung	2
2004/C 248/03	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.3561 — Deutsche Telekom/Eurotel) — Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall ⁽¹⁾	3
2004/C 248/04	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.3544 — BAYER HEALTHCARE/ROCHE (OTC BUSINESS)) ⁽¹⁾	4
2004/C 248/05	Einleitung des Verfahrens (Fall COMP/M.3423 — RWA/AMI/INTER-FERT (JV))	5
2004/C 248/06	Mitteilung der Kommission gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates — Geänderte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für bestimmte Linienflüge in Portugal ⁽¹⁾	6
2004/C 248/07	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.3521 — BRIDGE-POINT/PETS AT HOME GROUP) ⁽¹⁾	14
2004/C 248/08	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.3559 — FINMECCANICA/AUGUSTA-WESTLAND) ⁽¹⁾	14
	EUROPÄISCHER WIRTSCHAFTSRAUM	
	EFTA-Überwachungsbehörde	
2004/C 248/09	Mitteilung der EFTA-Überwachungsbehörde nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) des in Ziffer 64a des Anhangs XIII zum EWR-Abkommen genannten Rechtsaktes (Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs) — Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Linienflugverkehr zwischen Narvik (Framnes) — Bodø	15

DE

I

(Mitteilungen)

KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾

6. Oktober 2004

(2004/C 248/01)

1 Euro =

Währung	Kurs	Währung	Kurs		
USD	US-Dollar	1,2282	LVL	Lettischer Lat	0,6652
JPY	Japanischer Yen	136,45	MTL	Maltesische Lira	0,4289
DKK	Dänische Krone	7,4413	PLN	Polnischer Zloty	4,3211
GBP	Pfund Sterling	0,6895	ROL	Rumänischer Leu	41 070
SEK	Schwedische Krone	9,0353	SIT	Slowenischer Tolar	240,02
CHF	Schweizer Franken	1,5543	SKK	Slowakische Krone	40,045
ISK	Isländische Krone	87,52	TRL	Türkische Lira	1 849 300
NOK	Norwegische Krone	8,27	AUD	Australischer Dollar	1,7026
BGN	Bulgarischer Lew	1,9559	CAD	Kanadischer Dollar	1,5511
CYP	Zypern-Pfund	0,5759	HKD	Hongkong-Dollar	9,578
CZK	Tschechische Krone	31,425	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,8296
EEK	Estrnische Krone	15,6466	SGD	Singapur-Dollar	2,0772
HUF	Ungarischer Forint	245,79	KRW	Südkoreanischer Won	1 415,50
LTL	Litauischer Litas	3,4528	ZAR	Südafrikanischer Rand	8,0263

(¹) Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

Europäisches Zentrum für die Förderung der Berufsbildung

(2004/C 248/02)

Mit Beschluss vom 30. September 2004 hat die Kommission die Amtszeit von Herrn J. VAN RENS als Direktor des Europäischen Zentrums für die Förderung der Berufsbildung verlängert.

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache COMP/M.3561 — Deutsche Telekom/Eurotel)
Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall

(2004/C 248/03)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Am 27. September 2004 ist die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens gemäß Artikel 4 [und infolge einer Verweisung nach Artikel 4(5)] der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Slovak Telecom a.s. („Slovak Telecom“, Slowakei), das von der Deutschen Telekom („DT“, Deutschland) kontrolliert wird, erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Ratsverordnung die Kontrolle über die Gesamtheit von dem Unternehmen EuroTel Bratislava a.s. („EuroTel“, Slowakei), einem Gemeinschaftsunternehmen, das derzeit kontrolliert wird von Slovak Telecom und Atlantic West, welches wiederum ein Gemeinschaftsunternehmen von Verizon (USA) und ATT (USA) ist, durch Aktienkauf.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Slovak Telecom: Produkte und Dienstleistungen für Sprach- und Datenfernmeldewesen im Festnetz;
- DT: Festnetz- und Mobiltelekommunikation, Dienstleistungen für den Internetzugang, IT-Lösungen und Kommunikationstechnologie;
- EuroTel: mobile Sprach- und Datendienstleistungen.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass die angemeldete Transaktion unter die Verordnung (EG) Nr. 139/2004 fällt. Ihre endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich allerdings vor. Gemäß der Mitteilung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren zur Behandlung bestimmter Zusammenschlüsse nach Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽²⁾ ist anzumerken, dass dieser Fall für eine Behandlung nach dem Verfahren, das in der Mitteilung dargelegt wird, in Frage kommt.

4. Alle interessierten Unternehmen oder Personen können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens zehn Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission durch Telefax (Fax-Nr. (32-2) 296 43 01 oder 296 72 44) oder auf dem Postweg, unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.3561 — Deutsche Telekom/Eurotel, an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Kanzlei Fusionskontrolle
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel.

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

⁽²⁾ Zu finden auf der Internetseite der Generaldirektion Wettbewerb:
http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/legislation/consultation/simplified_tru.pdf.

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache COMP/M.3544 — BAYER HEALTHCARE/ROCHE (OTC BUSINESS))

(2004/C 248/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Am 29. September 2004 ist die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Bayer HealthCare AG (Deutschland), welches von der Bayer AG (Deutschland) kontrolliert wird, erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Ratsverordnung die Kontrolle über Teile des weltweiten Roche OTC ⁽²⁾ Geschäft („Orion“, Schweiz), welches zur Roche Holding AG (Schweiz) gehört, durch Aktienkauf.
2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - Bayer HealthCare: Healthcare-Produkte, insbesondere nicht-verschreibungspflichtige Pharmazeutika und Nahrungsergänzungsprodukte;
 - Bayer: Healthcare, Pflanzenschutzmittel und Polymerprodukte;
 - Orion: nicht-verschreibungspflichtige Pharmazeutika.
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass die angemeldete Transaktion unter die Verordnung (EG) Nr. 139/2004 fällt. Ihre endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich allerdings vor.
4. Alle interessierten Unternehmen oder Personen können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens zehn Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission durch Telefax (Fax-Nr. (32-2) 296 43 01 oder 296 72 44) oder auf dem Postweg, unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.3544 — BAYER HEALTHCARE/ROCHE (OTC BUSINESS), an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Kanzlei Fusionskontrolle
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel.

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

⁽²⁾ OTC: over the counter.

Einleitung des Verfahrens
(Fall COMP/M.3423 — RWA/AMI/INTER-FERT (JV))

(2004/C 248/05)

Am 29. September 2004 hat die Kommission entschieden, in dem oben genannten Fall das Verfahren einzuleiten, nachdem sie festgestellt hat, dass der angemeldete Zusammenschluss Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gibt. Mit der Verfahrenseinleitung wird eine zweite Prüfungsphase in Hinblick auf den angemeldeten Zusammenschluss eröffnet. Die Entscheidung beruht auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c) der Ratsverordnung (EG) Nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Die Kommission gibt interessierten Dritten Gelegenheit, der Kommission ihre Stellungnahme zu dem beabsichtigten Zusammenschluss zu unterbreiten.

Um Stellungnahmen umfassend berücksichtigen zu können, sollten sie spätestens 15 Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung bei der Kommission eingehen. Die Stellungnahme kann der Kommission durch Telefax (Fax-Nr. (32-2) 296 43 01 — 296 72 44) oder auf dem Postweg unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.3423 — RWA/AMI/INTER-FERT (JV) an folgende Anschrift übermittelt werden:

Kommission der Europäischen Gemeinschaften
GD Wettbewerb
Merger Registry
Rue Joseph II/Jozef II-straat 70
B-1000 Brüssel.

⁽¹⁾ Abl. L 24, 29.1.2004, S. 1.

Mitteilung der Kommission gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates

Geänderte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für bestimmte Linienflüge in Portugal

(2004/C 248/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 vom 23. Juli 1992 hat die portugiesische Regierung beschlossen, ab dem 1. Januar 2005 für die Dauer von einem Jahr im Linienflugverkehr für folgende Strecken geänderte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen:

— Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon

— Lissabon/Terceira/Lissabon

— Lissabon/Horta/Lissabon

— Funchal/Ponta Delgada/Funchal

— Porto/Ponta Delgada/Porto

— Lissabon/Santa Maria/Lissabon

— Lissabon/Pico/Lissabon.

2. Angaben zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen:

Beförderungskapazität und Kontinuität

Die jeweils auf einer Strecke von allen Luftfahrtunternehmen bereitgestellte Gesamtbeförderungskapazität im Linienflugverkehr (Personen- und Frachtverkehr) muss mindestens den in Anhang I genannten Beförderungskapazitäten entsprechen.

Die vorgesehenen Flugdienste müssen mindestens für das Jahr 2005 sichergestellt werden und dürfen im Falle der nachstehenden Ausnahmen nur nach sechsmonatiger Vorankündigung unterbrochen werden.

Verringerungen der Beförderungskapazität bedürfen der Genehmigung der nationalen Luftfahrtbehörde (Instituto Nacional de Aviação Civil) und dürfen frühestens nach sechs Monaten erfolgen, wenn hierdurch die im ersten Absatz erwähnten Schwellenwerte für die Gesamtbeförderungskapazität unterschritten werden. Das Instituto Nacional de Aviação Civil muss dem Betreiber innerhalb von 30 Tagen nach Eingang der Mitteilung antworten.

Abgesehen von Fällen höherer Gewalt darf die Anzahl der Flüge, die in dem Zeitraum aus vom Luftfahrtunternehmen unmittelbar zu verantwortenden Gründen ausfallen, 2 % der vorgesehenen Flüge nicht übersteigen, wobei unter „Ausfall“ die Nichtdurchführung eines planmäßigen Fluges, für den mindestens eine Buchung vorlag, zu verstehen ist.

Werden die Flüge zeitweilig aus unvorhergesehenen Gründen (höhere Gewalt oder andere Gründe) unterbrochen, muss ab dem Zeitpunkt, zu dem der Betrieb wieder aufgenommen werden kann, die vorgesehene Kapazität um mindestens 60 % erhöht werden, bis der durch die Unterbrechung des Betriebs entstandene Stau von nicht beförderten Fluggästen vollständig abgebaut ist.

Pünktlichkeit

Abgesehen von Fällen höherer Gewalt dürfen Verspätungen von mehr als 15 Minuten, für die das Luftfahrtunternehmen unmittelbar verantwortlich ist, höchstens 15 % der Flüge betreffen.

Fluggerät und Betriebsbedingungen

Einzusetzen sind ordnungsgemäß zertifizierte Luftfahrzeuge mit Turbostrahltriebwerk und mindestens 90 Sitzplätzen. Der Betrieb auf den Flughäfen Horta und Pico muss die in „Aeronautical Information of Portugal“ (AIP) veröffentlichten Bedingungen erfüllen.

Mindestanzahl der Frequenzen:

- auf der Strecke Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon ganzjährig mindestens ein Hin- und Rückflug täglich zwischen 8.00 Uhr und 21.00 Uhr, wobei einer pro Woche mit der Verbindung Lissabon/Santa Maria/Lissabon kombiniert sein kann;
- auf der Strecke Lissabon/Terceira/Lissabon ganzjährig mindestens vier Hin- und Rückflüge wöchentlich an verschiedenen Tagen zwischen 8.00 Uhr und 21.00 Uhr, wobei einer pro Woche mit der Verbindung Lissabon/Pico/Lissabon kombiniert sein kann;
- auf der Strecke Lissabon/Horta/Lissabon ganzjährig mindestens drei Hin- und Rückflüge wöchentlich an nicht aufeinander folgenden Tagen zwischen 8.00 Uhr und 21.00 Uhr;
- auf der Strecke Funchal/Ponta Delgada/Funchal ganzjährig mindestens ein Hin- und Rückflug wöchentlich;
- auf der Strecke Porto/Ponta Delgada/Porto ganzjährig mindestens zwei Hin- und Rückflüge wöchentlich, wobei einer in den Monaten Oktober bis Juni mit Lissabon kombiniert sein kann;
- auf der Strecke Lissabon/Santa Maria/Lissabon mindestens ein Hin- und Rückflug wöchentlich, der mit der Verbindung Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon kombiniert sein kann;
- auf der Strecke Lissabon/Pico/Lissabon ganzjährig mindestens ein Hin- und Rückflug wöchentlich, der mit der Verbindung Lissabon/Terceira/Lissabon kombiniert sein kann.

Sofern die von dem/den Luftfahrtunternehmen vorgelegten Flugpläne mehr als einen Hin- und Rückflug pro Tag vorsehen, sind die Flüge zwischen 6.30 Uhr Ortszeit am Abflugort und 00.30 Uhr Ortszeit am Ankunftsort durchzuführen, wobei zumindest eine tägliche Verbindung zwischen 8.00 Uhr und 21.00 Uhr sowie an mindestens drei Tagen pro Woche eine dieser Verbindungen bis 14.00 Uhr durchgeführt werden muss.

Sofern die von dem/den Luftfahrtunternehmen vorgelegten Flugpläne auf den Strecken Funchal/Ponta Delgada/Funchal, Lissabon/Santa Maria/Lissabon und Lissabon/Pico/Lissabon mehr als einen Hin- und Rückflug pro Woche vorsehen, müssen diese an unterschiedlichen Tagen durchgeführt werden. Auf den Strecken Lissabon/Terceira/Lissabon, Lissabon/Horta/Lissabon und Porto/Ponta Delgada/Porto müssen die Flüge gleichmäßig auf die ganze Woche verteilt werden. Werden auf einer Strecke von allen Luftfahrtunternehmen zusammen wöchentlich mehr als sechs Verbindungen durchgeführt, so ist pro Tag mindestens eine Verbindung anzubieten.

Tarife

1. Die Tarifstruktur muss folgende Tarife umfassen:
 - a) einen Tarif für die Economy-Klasse ohne Beschränkungen sowie eine Reihe von Tarifen, deren Bedingungen und Höhe an die unterschiedlichen Nachfragesegmente (Tourismus, Geschäftsreisende, allgemeine Fracht und spezifische Produkte usw.) angepasst sind;
 - b) einen Pex-Tarif in Höhe von 215 EUR für den Hin- und Rückflug für die Verbindungen zwischen den Azoren und dem Festland sowie einen Pex-Tarif in Höhe von 158 EUR für den Hin- und Rückflug für die Verbindungen zwischen den Azoren und Funchal;
 - c) einen gegenüber dem öffentlichen Tarif der Economy-Klasse ohne Beschränkungen um 33 % ermäßigten Tarif für Personen, die seit mindestens sechs Monaten in der Autonomen Region der Azoren auf den Inseln mit Direktverbindung zum Festland oder nach Funchal ansässig sind, sowie für Personen, die in der Autonomen Region von Madeira ansässig sind;
 - d) einen gegenüber dem öffentlichen Tarif der Economy-Klasse ohne Beschränkungen um 40 % ermäßigten Tarif für Studenten bis 26 Jahre, die im Gebiet der Autonomen Region der Azoren wohnen und in einem anderen Teil des nationalen Hoheitsgebiets studieren bzw. umgekehrt;

- e) an den Tagen ohne Direktverbindung auf der Strecke Funchal/Ponta Delgada/Funchal dürfen Studenten bis 26 Jahre mit Herkunfts- oder Zielort in der Autonomen Region der Azoren über Lissabon reisen, sofern sie auf sämtlichen Reiseabschnitten dasselbe Luftfahrtunternehmen benutzen. Der Flugplan ist dabei so zu wählen, dass kein Aufenthalt (Stopover) in Lissabon möglich ist;
- f) die höchstzulässigen Frachttarife sind in Anhang II aufgeführt.

Die Luftfahrtunternehmen verwenden für die in Absatz 1 genannten Strecken von und nach Lissabon oder Porto dieselbe Tarifstruktur und wenden sie in nicht diskriminierender Weise an, wobei jedoch sporadische Sondertarife für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zulässig sind.

Die Tarife müssen sowohl in den Verkaufsstellen als auch an den Abfertigungsschaltern der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

2. Für Ansässige und Studenten gelten nach Abzug der in Absatz 1 Buchstaben c) und d) genannten Ermäßigungen folgende Nettotarife:

- a) 179 EUR für einen Flug zum Festland und zurück für Personen, die in der Autonomen Region der Azoren ansässig sind;
- b) 156 EUR für einen Hin- und Rückflug zwischen den Azoren und Funchal für Personen, die in der Autonomen Region der Azoren oder der Autonomen Region von Madeira ansässig sind;
- c) 139 EUR für einen Hin- und Rückflug zwischen den Azoren und dem Festland sowie 98 EUR für einen Hin- und Rückflug zwischen den Azoren und Funchal für Studenten.

Die in Absatz 1 Buchstaben b) und f) sowie in Absatz 2 Buchstaben a), b) und c) genannten Tarife werden am 1. April 2005 in Anlehnung an die Inflationsrate des Vorjahres überprüft, die im nationalen Entwicklungsplan veröffentlicht und vom Instituto Nacional de Aviação Civil den Luftfahrtunternehmen, die die betreffenden Strecken bedienen, bis zum 28. Februar übermittelt wird.

3. Der Staat bezuschusst in rechtlich festzulegender Form die Reisen von Ansässigen und Studenten, sofern die in den Absätzen 1 und 2 genannten Kriterien erfüllt und die dort genannten Tarife angewendet werden. Im Jahr 2005 beträgt der Zuschuss je Hin- und Rückflug 87 EUR.

Die Tarife für Fluggäste und Fracht, deren Herkunfts- oder Zielort ein Flughafen in der Autonomen Region der Azoren ist, von dem aus keine direkte Verbindung zum Festland oder nach Funchal besteht, entsprechen den in den vorstehenden Absätzen aufgeführten Tarifen. Die Anschlussflüge für Fluggäste zwischen dem Festland und der Autonomen Region der Azoren sowie zwischen den autonomen Regionen sind auf zwei Flugscheinabschnitte beschränkt, von denen einer für den Hin- und ein zweiter für den Rückflug gilt. Die Anschlussflüge innerhalb der Autonomen Region der Azoren sind beschränkt auf:

- zwei Flugscheinabschnitte für nicht Ansässige;
- drei Flugscheinabschnitte für Ansässige und Studenten;
- für die Verbindung nach Corvo wird ein zusätzlicher Flugscheinabschnitt zugelassen, wenn keine tägliche Verbindung besteht.

An den Tagen, an denen von einer Insel keine Direktverbindung zum Festland oder nach Funchal besteht, können Ansässige und Studenten auch über einen anderen Ort befördert werden.

Für Flugreisende zwischen den Inseln ohne Direktverbindung zum Festland oder nach Funchal trägt der Staat die Beförderungskosten gemäß den Anhängen A und B der im *Amtsblatt der Europäischen Union* C 115 vom 16. Mai 2002, S. 2 veröffentlichten Mitteilung über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.

Bei Nichterscheinen kann ein Abzug vorgenommen werden, der 10 % des Referenztarifs für die entsprechende Economy-Klasse nicht übersteigen darf.

„Interline“-Vereinbarungen mit anderen Luftfahrtunternehmen über Tarife für Fluggäste und Fracht von oder nach Zielen via Lissabon, Porto und Funchal stehen diesen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht entgegen.

Die Luftfahrtunternehmen können Flugdienste betrieblich verbinden und die gleiche Flugnummer verwenden, sofern dies vom Instituto Nacional de Aviação Civil zuvor genehmigt wurde.

Vertrieb

Die Flüge müssen über mindestens ein Computerreservierungssystem vertrieben werden.

Transferbedingungen

Falls die genannten Strecken von verschiedenen Luftfahrtunternehmen betrieben werden, treffen diese untereinander Vereinbarungen, die es den Ansässigen und Studenten auf der Reise von oder nach einem Flughafen der Autonomen Region der Azoren ermöglichen, Teilstrecken ihrer Reise mit unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen zurückzulegen.

Fracht und Postdienste

Pro Flug müssen mindestens zwei Tonnen Fracht und Post befördert werden können, wobei die von dem Luftfahrtunternehmen vorgesehene Beförderungskapazität gleichmäßig auf die ganze Woche verteilt werden muss und folgende Mindestkapazitäten anzubieten sind:

- auf der Strecke Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon 30 Tonnen pro Tag;
- 25 Tonnen an den Tagen, an denen auf der Strecke Lissabon/Terceira/Lissabon die Mindestanzahl der Flüge durchgeführt wird;
- die je Flug verfügbare Beförderungskapazität für Fracht und Post errechnet sich nach der Formel

$$K = M - (0,75 \times S \times 97)$$

mit folgender Bedeutung:

K: Beförderungskapazität für Fracht und Post je Flug in Kilogramm

M: Gesamtmasse (in Kilogramm) von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post, die in einem Luftfahrzeug in einem bestimmten Sektor (zulässige Nutzlast) befördert werden kann; sie ist gleich der Differenz zwischen der höchstzulässigen Startmasse und der Betriebsmasse (Flugzeug, Besatzung, Kraftstoff, Verpflegung und sonstige betriebsrelevanten Gegenstände)

S: Anzahl der Sitzplätze

0,75 entspricht einem Sitzladefaktor von 75 %

97 entspricht dem Durchschnittsgewicht eines erwachsenen Fluggastes zuzüglich Gepäck (84 kg + 13 kg) gemäß JAR-OPS 1.620. [Die Formel im Portugiesischen lautet $C = P - (0,75 \times S \times 97)$, wobei C für „capacidade de carga e correio“ und P für „peso total“ stehen. (Anm. d. Übersetzers)]

3. Aufgrund der Bedeutung und Besonderheit der betreffenden Strecken und der besonderen Anforderungen im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Flugdienste werden die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf folgende Punkte hingewiesen:

- Luftfahrtunternehmen, die die Bedienung aller Strecken beabsichtigen, die Gegenstand dieser Verpflichtungen sind, müssen ihre Flugpläne für 2005 binnen 30 Tagen nach Veröffentlichung dieser Mitteilung vorlegen.
- Flugpläne, die nicht die Gesamtheit der in Abschnitt 1 aufgeführten Strecken beinhalten, werden nicht berücksichtigt. Dies gilt nicht für Angebote im Rahmen des Code-Sharing, bei denen die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf die Mindestfrequenzen anhand der Gesamtzahl der gemeinsamen Flüge beurteilt wird. Dabei sind folgende Bedingungen zu erfüllen:
 - a) Luftfahrtunternehmen, die für eine oder mehrere Strecken einen Flugplan im Rahmen des Code-Sharing vorlegen, sind für die Durchführung dieses Plans bis zum Ablauf des Kalenderjahres verantwortlich;

- b) die im Rahmen einer Code-Sharing-Vereinbarung zusammengeschlossenen Luftfahrtunternehmen erklären ausdrücklich, dass sie für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die sich aus der Nichterfüllung derselben ergebenden Folgen, einschließlich auf dem Verwaltungswege verhängter Strafgeelder, gesamtschuldnerisch haften;
 - c) bei im Rahmen des Code-Sharing durchgeführten Flugdiensten teilen die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen bei der Buchung, der Ausstellung bzw. des Verkaufs des Flugscheins sowie bei der Abfertigung am Flughafen mit, welche Luftfahrtunternehmen die einzelnen Reiseabschnitte tatsächlich durchführen.
- 30 Tage nach Erhalt der Flugpläne sowie nach Anhörung der Luftfahrtunternehmen teilt das Instituto Nacional de Aviação Civil diesen seine Entscheidung über die vorgelegten Pläne mit.
- Bekundet ein Luftfahrtunternehmen die Absicht, sein Angebot zurückzuziehen oder zu ändern, so teilt das Instituto Nacional de Aviação Civil dies den anderen Luftfahrtunternehmen mit, die daraufhin ihre Flugpläne innerhalb von 15 Tagen ändern können.
- Die Teilnahme an der Ausschreibung steht jedem Luftfahrtunternehmen offen, das im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung ist, die ihm von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen erteilt wurde, und über einen entsprechenden Luftverkehrsbetreiberschein verfügt.
- Ferner steht die Teilnahme an der Ausschreibung jedem Luftfahrtunternehmen offen, das im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung ist, über einen Luftverkehrsbetreiberschein gemäß vorigem Absatz verfügt und darüber hinaus folgende Bedingungen erfüllt:
- a) Erfüllung aller Steuerpflichten gegenüber dem portugiesischen Staat;
 - b) Erfüllung aller Sozialversicherungspflichten in Portugal bzw. in seinem Herkunftsland oder in dem Land seiner Niederlassung.
- Aufgrund der Besonderheit der Strecken müssen die Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass sie für die betreffenden Flüge über Besatzungen verfügen, deren Mehrheit Portugiesisch spricht und versteht.
- Die Luftfahrtunternehmen können unter Beachtung der entsprechenden Gesetze und Vorschriften mit anderen Luftfahrtunternehmen Unterverträge für zusätzliche Kapazitäten abschließen, um den Flugplan einzuhalten, unbeschadet ihrer Verantwortlichkeit für die Einhaltung der in dem Plan eingegangenen Verpflichtungen.
- Die Luftfahrtunternehmen müssen dem Instituto Nacional de Aviação Civil innerhalb der festgelegten Fristen und unabhängig von Programmen für die eventuelle Bedienung anderer Strecken einen Flugplan für jede einzelne der diese geänderten Verpflichtungen betreffenden Strecken vorlegen, der folgende Angaben enthalten muss:
- a) zu bedienende Strecke,
 - b) IATA-Flugplanperioden,
 - c) Flugnummer,
 - d) Abflug- und Ankunftszeiten,
 - e) Kapazitätsangebot (pro Monat, entweder die Anzahl der Flüge oder das Sitzangebot),
 - f) Betriebszeitraum und -tage,
 - g) Flugzeugtyp/Anzahl der Sitze/Frachtkapazität,
 - h) Gestaltung der Fluggastkabine,
 - i) schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme und Anerkennung der in diesen geänderten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegten Bedingungen bezüglich der Kontinuität der Flugdienste,
 - j) abgeschlossene oder abzuschließende Versicherungen.

Darüber hinaus sind schriftliche Angaben zu den Tarifen und diesbezüglichen Bestimmungen vorzulegen.

Außerdem müssen die Luftfahrtunternehmen einen zusammenfassenden Wirtschafts- und Finanzplan vorlegen, der eine detaillierte Schätzung der Betriebskosten zur Berechnung der Betriebsgarantie in Form einer Bankgarantie enthalten muss.

- Bei Unterbrechung der betreffenden Flugdienste ohne Einhaltung der Fristen, die in den oben ausgeführten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorgesehen sind, bzw. bei Nichteinhaltung dieser Verpflichtungen werden auf dem Verwaltungswege Strafge­lder verhängt.
 - Entsprechen 60 Tage nach Veröffentlichung dieser Mitteilung die vorgelegten Flugpläne insgesamt nicht mindestens der in Anhang I genannten Beförderungskapazität bzw. sinkt das Gesamtangebot zu irgendeinem Zeitpunkt unter die erwähnte Beförderungskapazität, ohne dass dies durch einen Rückgang der Nachfrage gerechtfertigt ist, so behält sich der portugiesische Staat vor, gemäß den gesetzlichen Bestimmungen neue Verpflichtungen aufzuerlegen.
 - Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft werden darauf hingewiesen, dass das Instituto Nacional de Aviação Civil die Einhaltung der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen überwachen wird.
- 2005 findet eine obligatorische Überprüfung der vorliegenden Verpflichtungen statt.
-

ANHANG I

Mindestsitzplatzkapazitäten

Strecke	Sommer IATA	Winter IATA
Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon	240 000	111 900
Lissabon/S. Maria/Lissabon	8 100	5 500
Lissabon/Terceira/Lissabon	140 000	64 600
Lissabon/Horta/Lissabon	60 000	28 000
Lissabon/Pico/Lissabon	8 100	5 500
Porto/Ponta Delgada/Porto	55 000	22 500
P. Delgada/Funchal/P. Delgada	17 000	5 600

Mindestfrachtkapazitäten*(in Tonnen)*

Strecke	Sommer IATA	Winter IATA	zusätzliche Kapazität während der Hochsaison
Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon	14 000	7 500	
Lissabon/S. Maria/Lissabon			
Lissabon/Terceira/Lissabon	8 000	4 400	
Lissabon/Horta/Lissabon	1 000	500	40
Lissabon/Pico/Lissabon			
Porto/Ponta Delgada/Porto			
P. Delgada/Funchal/P. Delgada			

ANHANG II

Höchstzulässige Frachttarife

	Lissabon und Porto/Azoren	Funchal/Azoren
Mindestbetrag	8,23 EUR	8,23 EUR
Normal	0,99 EUR/kg	0,80 EUR/kg
Große Mengen	0,88 EUR/kg	0,60 EUR/kg
Verderbliche Ware in großer Menge	0,61 EUR/kg	0,52 EUR/kg
Besondere Produkte	0,78 EUR/kg	0,57 EUR/kg
Besondere Produkte in großer Menge	0,71 EUR/kg	

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss
(Sache COMP/M.3521 — BRIDGEPOINT/PETS AT HOME GROUP)

(2004/C 248/07)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 9. August 2004 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn insofern für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Ratsverordnung (EG) Nr. 139/2004. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Englisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich:

- gebührenfrei auf der Europa-Wettbewerb-Website (<http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/>). Diese Website ermöglicht, einzelne Entscheidungen der Fusionskontrolle aufzufinden, einschließlich Suchmöglichkeiten nach Unternehmen, Fallnummer, Datum und Sektor;
- in Elektronik-Format, über die „CEN“ Version der CELEX-Datenbank, unter der Dokumentennummer 32004M3521. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht. (<http://europa.eu.int/celex>)

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss
(Sache COMP/M.3559 — FINMECCANICA/AUGUSTA-WESTLAND)

(2004/C 248/08)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 20. September 2004 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn insofern für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Ratsverordnung (EG) Nr. 139/2004. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Englisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich:

- gebührenfrei auf der Europa-Wettbewerb-Website (<http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/>). Diese Website ermöglicht, einzelne Entscheidungen der Fusionskontrolle aufzufinden, einschließlich Suchmöglichkeiten nach Unternehmen, Fallnummer, Datum und Sektor;
 - in Elektronik-Format, über die „CEN“ Version der CELEX-Datenbank, unter der Dokumentennummer 32004M3559. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht. (<http://europa.eu.int/celex>)
-

EUROPÄISCHER WIRTSCHAFTSRAUM
EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

Mitteilung der EFTA-Überwachungsbehörde nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) des in Ziffer 64a des Anhangs XIII zum EWR-Abkommen genannten Rechtsaktes (Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs)

Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Linienflugverkehr zwischen Narvik (Framnes) — Bodø

(2004/C 248/09)

1. EINLEITUNG

Norwegen hat nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu innergemeinschaftlichen Flugrouten beschlossen, ab dem 8. März 2005 gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für Linienflüge auf der folgenden Strecke einzuführen:

Narvik (Framnes) — Bodø (beide Richtungen)

2. DIE GEMEINWIRTSCHAFTLICHEN VERPFLICHTUNGEN

2.1. Mindestanzahl von Flügen, Sitzplatzkapazität, Streckenführung und Flugpläne

Die Anforderungen gelten von Januar bis Juni und August bis Dezember. Im Juli gelten lediglich Anforderungen bezüglich der Sitzplatzkapazität. Es sind dann mindestens 80 % der unten genannten Sitzplatzkapazität anzubieten.

Für das ganze Jahr besteht die Verpflichtung, täglich beide Richtungen zu bedienen.

Frequenz

— Mindestens drei Hin- und Rückflüge täglich von Montag bis Freitag und mindestens vier Hin- und Rückflüge von Samstag bis Sonntag zusammen.

Sitzplatzkapazität

— In beiden Richtungen sind für Montag bis Freitag zusammen mindestens 450 Sitzplätze und für Samstag bis Sonntag zusammen mindestens 95 Sitzplätze anzubieten.

— Werden vom 1. Januar bis zum 30. Juni bzw. vom 1. August bis zum 30. November über 70 % der Sitzplatzkapazität belegt, erhöht das Luftfahrtunternehmen die Sitzplatzkapazität im Einklang mit den Vorschriften des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation im Anhang zu dieser Veröffentlichung.

— Werden vom 1. Januar bis zum 30. Juni bzw. vom 1. August bis zum 30. November weniger als 35 % der Sitzplatzkapazität belegt, kann das Luftfahrtunternehmen die Sitzplatzkapazität im Einklang mit den Vorschriften des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation im Anhang zu dieser Veröffentlichung senken.

Streckenführung

- Es müssen Non-stop-Flüge angeboten werden.

Flugpläne

Die öffentliche Nachfrage nach Flugreisen ist zu berücksichtigen.

Darüber hinaus gilt für die von Montag bis Freitag (Ortszeit) geforderten Flüge Folgendes:

- Die erste Ankunft in Bodø muss bis spätestens 9.30 Uhr und der letzte Abflug von Bodø darf erst ab 18.00 Uhr erfolgen.

2.2. Luftfahrzeugkategorie

Für die geforderten Flüge werden Luftfahrzeuge eingesetzt, die für mindestens 15 Passagiere zugelassen sind.

Die Luftfahrtunternehmen werden insbesondere auf technische und betriebliche Bedingungen hingewiesen, die auf den betreffenden Flughäfen herrschen, u. a. auf die kurze Start- und Landebahn in Narvik (Framnes).

Weitere Informationen sind erhältlich bei:

Luftfartstilsynet (Zivilluftfahrtbehörde)
P. O. Box 8050 Dep
N-0031 OSLO
Tel.: (+47) 23 31 78 00.

2.3. Tarife

- Der höchste Grundtarif für einen Hinflug (ohne Beschränkungen) für das Betriebsjahr ab dem 8. März 2005 darf 1 112 NOK nicht übersteigen.
- Es obliegt dem Luftfahrtunternehmen, die Flugscheine, deren Preis den höchst zulässigen Grundtarif für einen Hinflug nicht übersteigen darf, über mindestens einen Absatzkanal anzubieten. Gleichzeitig trägt das Luftfahrtunternehmen dafür Sorge, dass Kunden darüber informiert werden, wo diese Flugscheine erhältlich sind.
- Das Luftfahrtunternehmen hat sich jederzeit an den geltenden inländischen Interlining-Vereinbarungen zu beteiligen und alle aufgrund dieser Vereinbarungen möglichen Preisnachlässe anzubieten.
- Preisabschlüsse aus sozialen Gründen werden in der handelsüblichen Weise angeboten.

2.4. Kontinuität der Flüge

Die Zahl der Flüge, die aus unmittelbar vom Luftfahrtunternehmen zu vertretenden Gründen storniert werden, darf 1,5 v. H. der jährlich geplanten Zahl von Flügen gemäß dem genehmigten Zeitplan nicht überschreiten.

2.5. Kooperationsvereinbarungen

Bei einem Ausschreibungsverfahren, das den Zugang zu Strecken, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eingeführt wurden, auf ein Luftfahrtunternehmen beschränkt, gelten die folgenden Bedingungen:

Tarife

- Alle Preise für Anschlussflüge von/nach anderen Strecken werden zu gleichen Bedingungen für alle Luftfahrtunternehmen angeboten. Davon ausgenommen sind Preise für Anschlussflüge von/nach anderen Flugdiensten des Bieters, sofern der Preis 40 % des Preises für einen Flugschein ohne Beschränkungen nicht übersteigt.
- Bonuspunkte aus Vielfliegerprogrammen können auf diesen Flügen weder erworben noch eingelöst werden.

Transferbedingungen

— Alle Bedingungen, die das Luftfahrtunternehmen für den Transfer von Passagieren von oder nach Routen anderer Luftfahrtunternehmen, unter anderem bezüglich der Anschlusszeiten und der Abfertigung von Flugscheinen und Gepäck bis zum Zielflughafen aufstellt, müssen objektiv und nichtdiskriminierend sein.

3. SONSTIGES

Diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ersetzen die im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* C 112 vom 9. Mai 2002 für Linienflüge auf der Route Narvik (Framnes) — Bodø in beiden Richtungen veröffentlichten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

4. INFORMATIONEN

Weitere Informationen erteilt das

Ministry of Transport and Communications

P.O. Box 8010 Dep

N-0030 Oslo

Tel.: (+47) 22 24 83 53, Fax: (+47) 22 24 56 09.

Diese Informationen sind auch über das Internet erhältlich:

<http://www.odin.dep.no/sd/engelsk/aktuelt/tenders/bn.html>.

ANHANG

zur Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Linienflugverkehr in Norwegen**ANPASSUNG DER LEISTUNG (SITZPLATZANGEBOT) — ANPASSUNGSKLAUSEL****1. Zweck der Anpassungsklausel**

Die Anpassungsklausel soll sicherstellen, dass die vom Betreiber angebotene Sitzplatzkapazität an die Nachfrage angepasst wird.

Wenn die Zahl der Fluggäste deutlich steigt und die nachstehenden Grenzwerte für den Vomhundertsatz an belegten Sitzplätzen zu einer beliebigen Zeit überschreitet (Auslastungsfaktor), so muss der Betreiber die Zahl der angebotenen Sitzplätze erhöhen.

Ebenso kann der Betreiber die Sitzplatzkapazität verringern, wenn die Zahl der Fluggäste deutlich zurückgeht.

Näheres ist unter Ziffer 3 nachzulesen.

2. Zeiträume für die Bestimmung des Auslastungsfaktors

Der Auslastungsfaktor wird vom 1. Januar bis zum 30. Juni und vom 1. August bis zum 30. November überprüft und bewertet.

3. Bedingungen für die Änderung der Leistung und der Sitzplatzkapazität*3.1. Bedingungen für die Heraufsetzung der Leistung*

- 3.1.1. Die Leistung bzw. die Sitzplatzkapazität ist zu erhöhen, wenn der mittlere Auslastungsfaktor auf einer aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedienten Strecke 70 % übersteigt. Beträgt der mittlere Auslastungsfaktor während eines der in Ziffer 2 genannten Zeiträume auf diesen Strecken mehr als 70 %, so hat der Betreiber die Leistung bzw. die Sitzplatzkapazität auf diesen Strecken spätestens zu Beginn der bevorstehenden IATA-Verkehrssaison um mindestens 10 % zu erhöhen. Die Leistung bzw. die Sitzplatzkapazität ist mindestens so weit zu erhöhen, dass der mittlere Auslastungsfaktor höchstens 70 % beträgt.
- 3.1.2. Bei der Erhöhung der Leistung bzw. der Sitzplatzkapazität nach den vorgenannten Bedingungen kann die neue Leistung mit einem Luftfahrzeug mit einer geringeren als der in der Ausschreibung genannten Sitzplatzkapazität erbracht werden, falls der Betreiber diese Lösung vorzieht.

3.2. Bedingungen für die Herabsetzung der Leistung

- 3.2.1. Die Leistung bzw. die Sitzplatzkapazität kann herabgesetzt werden, wenn der mittlere Auslastungsfaktor auf einer aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedienten Strecke weniger als 35 % beträgt. Liegt der mittlere Auslastungsfaktor während eines der in Ziffer 2 genannten Zeiträume auf diesen Strecken unter 35 %, so darf der Betreiber die Leistung bzw. die Sitzplatzkapazität auf diesen Strecken ab dem ersten Tag nach Ablauf der vorgenannten Zeiträume um höchstens 25 % herabsetzen.
- 3.2.2. Auf Strecken mit täglich mehr als zwei Hin- und Rückflügen ist die Leistung gemäß Ziffer 3.2.1 durch eine Verringerung der Frequenz herabzusetzen. Eine Ausnahme ist nur beim Einsatz von Luftfahrzeugen möglich, deren Sitzplatzkapazität die in der Einführung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung genannte Mindestkapazität übersteigt. Der Betreiber kann dann kleinere Luftfahrzeuge einsetzen, deren Sitzplatzkapazität die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung auferlegte Mindestkapazität nicht unterschreiten darf.
- 3.2.3. Auf Strecken mit einem bzw. zwei Hin- und Rückflügen täglich darf die Sitzplatzkapazität nur verringert werden, indem Luftfahrzeuge mit geringeren als den im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung auferlegten Mindestkapazitäten eingesetzt werden.

4. Verfahren für die Änderung der Leistung

- 4.1. Das norwegische Ministerium für Verkehr und Kommunikation ist laut Gesetz für die Genehmigung der vom Betreiber vorgeschlagenen Flugpläne und Leistungsänderungen zuständig (siehe Rundschreiben N-8/97 des norwegischen Ministeriums für Verkehr und Kommunikation in den Ausschreibungsunterlagen).

- 4.2. Wird die Leistung gemäß Ziffer 3.1 heraufgesetzt, so werden die Flugpläne für die neue Leistung bzw. Sitzplatzkapazität vom Betreiber und dem (den) jeweiligen Verwaltungsbezirk(en) gemeinsam festgelegt.
 - 4.3. Werden neue Leistungen nach Ziffer 3.1 angeboten und können sich der Betreiber und die Grafschaft(en) als beteiligte Gebietskörperschaft(en) auf keine Flugpläne nach Ziffer 4.2 einigen, so kann der Betreiber nach Ziffer 4.1 beim norwegischen Ministerium für Verkehr und Kommunikation die Genehmigung eines anderen Flugplans für die neu angebotene Leistung bzw. Sitzplatzkapazität beantragen. Der Betreiber kann jedoch nur einen Antrag auf Genehmigung eines Flugplans stellen, sofern dieser die erforderliche Erhöhung der Leistung beinhaltet. Das Ministerium kann Flugpläne mit neuen Leistungen bzw. Sitzplatzkapazitäten, die von den mit dem (den) betroffenen Verwaltungsbezirk(en) gemäß Ziffer 4.2 zu vereinbarenden Flugplänen abweichen, nur genehmigen, wenn gewichtige Gründe vorliegen.
- 5. Bei Leistungsänderungen unveränderte Ausgleichszahlung**
- 5.1. Die Ausgleichszahlung an den Betreiber ändert sich nicht, wenn die Leistung nach Ziffer 3.1 erhöht wird.
 - 5.2. Die Ausgleichszahlung an den Betreiber ändert sich nicht, wenn die Leistung nach Ziffer 3.2 verringert wird.
-