

Amtsblatt

der Europäischen Union

C 273

51. Jahrgang

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

28. Oktober 2008

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
II <i>Mitteilungen</i>		
MITTEILUNGEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION		
Kommission		
2008/C 273/01	Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags — Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden ⁽¹⁾	1
2008/C 273/02	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer) ⁽¹⁾	5
2008/C 273/03	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.5296 — Deutsche Bank/ABN AMRO Assets) ⁽¹⁾	5
2008/C 273/04	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.5322 — Marfrig/OSI Group Companies) ⁽¹⁾	6
IV <i>Informationen</i>		
INFORMATIONEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION		
Kommission		
2008/C 273/05	Euro-Wechselkurs	7
2008/C 273/06	Neue nationale Seiten der Euro-Umlaufmünzen	8

DE

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

2008/C 273/07	Änderung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch Frankreich für die Durchführung von Linienflugdiensten zwischen Ajaccio, Bastia, Calvi und Figari einerseits und Paris-Orly andererseits ⁽¹⁾	10
2008/C 273/08	Änderung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch Frankreich für die Durchführung von Linienflugdiensten zwischen Ajaccio, Bastia, Calvi und Figari einerseits und Marseille und Nizza andererseits ⁽¹⁾	16
2008/C 273/09	Mitteilung der Kommission im Rahmen der Durchführung der Richtlinie 95/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Aufzüge ⁽¹⁾	23

V *Bekanntmachungen*

VERWALTUNGSVERFAHREN

Kommission

2008/C 273/10	Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Arbeitsprogrammes 2009 des 7. Rahmenprogramms (EG) für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration	26
---------------	---	----

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Kommission

2008/C 273/11	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.5307 — Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1% Logement/SGRHVS) — Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall ⁽¹⁾	27
2008/C 273/12	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV) ⁽¹⁾	28
2008/C 273/13	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV) — Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall ⁽¹⁾	29

Hinweis für den Leser (siehe dritte Umschlagseite)



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION

KOMMISSION

**Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags
Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden**

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 273/01)

Datum der Annahme der Entscheidung	20.6.2008
Nummer der Beihilfe	N 494/07
Mitgliedstaat	Spanien
Region	Andalucia
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Ayudas de investigación y desarrollo tecnologico e innovacion que se conceden por la Administración de la Junta de Andalucia
Rechtsgrundlage	Proyecto de Decreto XXX/2007 por el que se establece el marco regulador de las ayudas de investigación y desarrollo tecnológico e innovación que se concedan por la Junta de Andalucia
Art der Beihilfe	Beihilferegulung
Ziel	Forschung und Entwicklung
Form der Beihilfe	Zuschuss Zinszuschuss Bürgschaft
Haushaltsmittel	Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 3 529,6 Mio. EUR
Beihilfehöchstintensität	—
Laufzeit	2007-31.12.2013
Wirtschaftssektoren	Alle Sektoren
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Junta de Andalucia
Sonstige Angaben	Dieser Beschluss hebt den Beschluss vom 26. Mai 2008 auf und ersetzt ihn

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum der Annahme der Entscheidung	10.10.2008
Nummer der Beihilfe	NN 51/08
Mitgliedstaat	Dänemark
Region	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Garantieregelung für Banken in Dänemark
Rechtsgrundlage	Gesetz über finanzielle Stabilität
Art der Beihilfe	Beihilferegulung
Ziel	Rettung von Unternehmen in Schwierigkeiten
Form der Beihilfe	Bürgschaft
Haushaltsmittel	—
Beihilfehöchstintensität	—
Laufzeit	10.10.2008-10.10.2010
Wirtschaftssektoren	Finanzmittler
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Königreich Dänemark
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum der Annahme der Entscheidung	17.9.2008
Nummer der Beihilfe	N 100/08
Mitgliedstaat	Deutschland
Region	Land Hamburg
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen als Projektförderung durch die Innovationsstiftung Hamburg
Rechtsgrundlage	Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen als Projektförderung durch die Innovationsstiftung Hamburg
Art der Beihilfe	Beihilferegulung
Ziel	Forschung und Entwicklung, Innovation
Form der Beihilfe	Zuschuss Rückzahlbarer Zuschuss
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: 10 Mio. EUR Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 60 Mio. EUR
Beihilfehöchstintensität	—
Laufzeit	2008-2014

Wirtschaftssektoren	—
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Innovationsstiftung Hamburg Habichtsraße 41 D-22305 Hamburg
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum der Annahme der Entscheidung	16.7.2008
Nummer der Beihilfe	N 202/08
Mitgliedstaat	Ungarn
Region	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Filmszakmai támogatási program
Rechtsgrundlage	— A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény — A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény módosításáról szóló 2006. évi XLV törvény — A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény módosításáról szóló 2008. évi XXXVIII. törvény — A társasági adóról és osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI törvény — A mozgóképszakmai hatóság szervezetének, működésének és eljárásának részletes szabályairól 12/2008. (III. 29.) OKM-PM együttes rendelet — A nem filmgyártási célú mozgóképszakmai tevékenységek állami támogatásának szabályairól szóló/2008. (...) OKM rendelet tervezete
Art der Beihilfe	Beihilferegelung
Ziel	Kultur Sektorale Entwicklung
Form der Beihilfe	Zuschuss Steuerfreibetrag Steuersatzermäßigung
Haushaltsmittel	Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 54 284 Mio. HUF
Beihilfehöchstintensität	50 %
Laufzeit	Bis zum 31.12.2013
Wirtschaftssektoren	Kultur, Sport und Unterhaltung
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Oktatási és Kulturális Minisztérium Szalay u. 10-14 H-1055 Budapest
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum der Annahme der Entscheidung	17.9.2008
Nummer der Beihilfe	N 283/08
Mitgliedstaat	Deutschland
Region	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	BMBF-Rahmenprogramm „Forschung für die Nachhaltigkeit II“
Rechtsgrundlage	Bundeshaushaltsordnung (BHO, 23, 44), Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG, 25 ff, 48-49a)
Art der Beihilfe	Beihilferegelung
Ziel	Forschung und Entwicklung
Form der Beihilfe	Zuschuss
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: — 334,1 Mio. EUR (2009), — 455,5 Mio. EUR (2010), — 438,5 Mio. EUR (2011), — 414 Mio. EUR (2012), — 419,7 Mio. EUR (2013), — 429,7 Mio. EUR (2014). Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 2 492 Mio. EUR
Beihilfehöchstintensität	—
Laufzeit	1.9.2008-31.12.2014
Wirtschaftssektoren	Alle Sektoren
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) Heinemannstr. 2 D-53175 Bonn
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2008/C 273/02)

Am 17. Oktober 2008 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:

- auf der Europa-Wettbewerb-Website (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Diese Website ermöglicht, einzelne Entscheidungen der Fusionskontrolle aufzufinden, einschließlich Suchmöglichkeiten nach Unternehmen, Fallnummer, Datum und Sektor,
- in elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter der Dokumentennummer 32008M5178. EUR-Lex ist der Online-Zugang für das Gemeinschaftsrecht (<http://eur-lex.europa.eu>).

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.5296 — Deutsche Bank/ABN AMRO Assets)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2008/C 273/03)

Am 1. Oktober 2008 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:

- auf der Europa-Wettbewerb-Website (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Diese Website ermöglicht, einzelne Entscheidungen der Fusionskontrolle aufzufinden, einschließlich Suchmöglichkeiten nach Unternehmen, Fallnummer, Datum und Sektor,
 - in elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter der Dokumentennummer 32008M5296. EUR-Lex ist der Online-Zugang für das Gemeinschaftsrecht (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.5322 — Marfrig/OSI Group Companies)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2008/C 273/04)

Am 13. Oktober 2008 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:

- auf der Europa-Wettbewerb-Website (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Diese Website ermöglicht, einzelne Entscheidungen der Fusionskontrolle aufzufinden, einschließlich Suchmöglichkeiten nach Unternehmen, Fallnummer, Datum und Sektor,
 - in elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter der Dokumentennummer 32008M5322. EUR-Lex ist der Online-Zugang für das Gemeinschaftsrecht (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN
DER EUROPÄISCHEN UNION

KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾**27. Oktober 2008**

(2008/C 273/05)

1 Euro =

Währung	Kurs	Währung	Kurs
USD US-Dollar	1,246	TRY Türkische Lira	2,0949
JPY Japanischer Yen	115,75	AUD Australischer Dollar	2,0396
DKK Dänische Krone	7,4525	CAD Kanadischer Dollar	1,5969
GBP Pfund Sterling	0,8063	HKD Hongkong-Dollar	9,6574
SEK Schwedische Krone	10,096	NZD Neuseeländischer Dollar	2,3002
CHF Schweizer Franken	1,4438	SGD Singapur-Dollar	1,8834
ISK Isländische Krone	305	KRW Südkoreanischer Won	1 791,25
NOK Norwegische Krone	8,815	ZAR Südafrikanischer Rand	13,8642
BGN Bulgarischer Lew	1,9558	CNY Chinesischer Renminbi Yuan	8,538
CZK Tschechische Krone	24,668	HRK Kroatische Kuna	7,2069
EEK Estnische Krone	15,6466	IDR Indonesische Rupiah	13 643,7
HUF Ungarischer Forint	271,03	MYR Malaysischer Ringgit	4,4619
LTL Litauischer Litas	3,4528	PHP Philippinischer Peso	61,55
LVL Lettischer Lat	0,7093	RUB Russischer Rubel	34,0985
PLN Polnischer Zloty	3,839	THB Thailändischer Baht	43,33
RON Rumänischer Leu	3,697	BRL Brasilianischer Real	2,8469
SKK Slowakische Krone	30,53	MXN Mexikanischer Peso	16,4285

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

Neue nationale Seiten der Euro-Umlaufmünzen

(2008/C 273/06)

Am 8. Juli 2008 hat der Rat der Europäischen Union befunden, dass die Slowakische Republik die notwendigen Voraussetzungen für die Einführung des Euro am 1. Januar 2009 erfüllt ⁽¹⁾.

Ab dem 1. Januar 2009 wird die Slowakische Republik somit Euro-Münzen ausgeben, wobei der Umfang der Ausgabe der Genehmigung durch die EZB bedarf (siehe Artikel 106 Absatz 2 des EG-Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft).

Euro-Umlaufmünzen haben im gesamten Euroraum den Status eines gesetzlichen Zahlungsmittels. Zur Information des gewerblichen Münzhandels und der Öffentlichkeit veröffentlicht die Kommission alle neuen Gestaltungsmerkmale ⁽²⁾ von Euro-Münzen.

Die von der Slowakischen Republik ausgegebenen 10-, 20- und 50-Cent-Münzen sowie die 1- und 2-Euro-Münzen werden mit den neuen gemeinsamen Seiten der Euro-Umlaufmünzen versehen ⁽³⁾. Bei den Münzen mit dem kleinsten Nennwert (1-, 2- und 5-Cent-Münzen) entspricht die Gestaltung der gemeinsamen Seiten der ursprünglichen Gestaltung, da diese Münzen von der Änderung nicht betroffen waren.



1 EURO CENT



2 EURO CENT



5 EURO CENT



10 EURO CENT



20 EURO CENT



50 EURO CENT



1 EURO



2 EURO

Ausgabestaat: Slowakische Republik

Ausgabebeginn: Januar 2009

Beschreibung der Münzmotive:

1 EURO-CENT, 2 EURO-CENT, 5 EURO-CENT

In der Mitte der Münze ist der Gipfel des Bergs Kriváň im Tatragebirge abgebildet. Unterhalb des Bergs sind der Landesname „SLOVENSKO“ und die Jahreszahl eingeprägt. Unter der Jahreszahl wird das Staatswappen der Slowakischen Republik von dem Münzzeichen auf der linken und der Initiale „Z“ des Graveurs Drahomír Zobek auf der rechten Seite eingerahmt. Um das Bild sind die zwölf Sterne der Europaflagge kreisförmig angeordnet.

⁽¹⁾ Entscheidung des Rates vom 8. Juli 2008 gemäß Artikel 122 Absatz 2 des Vertrags über die Einführung der Einheitswährung durch die Slowakische Republik am 1. Januar 2009 (ABl. L 195 vom 24.7.2008, S. 24).

⁽²⁾ Zu den nationalen Seiten der anderen Euro-Umlaufmünzen siehe ABl. C 373 vom 28.12.2001, S. 1, ABl. C 254 vom 20.10.2006, S. 6, und ABl. C 248 vom 23.10.2007, S. 8.

⁽³⁾ Siehe ABl. C 225 vom 19.9.2006, S. 7.

10 EURO-CENT, 20 EURO-CENT, 50 EURO-CENT

In der Mitte der Münze ist die Burg Bratislava mit dem Staatswappen der Slowakischen Republik auf der linken Seite im Vordergrund abgebildet. Die Jahreszahl ist unter der Burg eingraviert. Der Landesname „SLOVENSKO“ ist im Halbkreis am unteren Ende des Bilds eingepägt. Das Münzzeichen befindet sich auf der linken Seite des Staatswappens, die Initiale JČ und PK der Künstler Ján Černaj und Pavel Károly auf der rechten. Um das Bild sind die zwölf Sterne der Europaflagge kreisförmig abgebildet.

1 EURO, 2 EURO

Der innere Kreis der Münze bildet ein Doppelkreuz, das vor dem Hintergrund von Felsstein über drei Bergen emporragt (entsprechend dem Staatswappen der Slowakischen Republik). Die Jahreszahl ist am linken und der Landesname „SLOVENSKO“ am rechten Rand des inneren Kreises eingraviert. Das Münzzeichen und die Initiale IR des Künstlers Ivan Řehák erscheinen auf beiden Seiten des unteren Ende des Doppelkreuzes.

Auf dem äußeren Münzring sind die zwölf Sterne der Europaflagge dargestellt.

Randprägung der 2-Euro-Münze: SLOWAKISCHE REPUBLIK, gefolgt von drei Symbolen (Stern — Lindenblatt — Stern).

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

Änderung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch Frankreich für die Durchführung von Linienflugdiensten zwischen Ajaccio, Bastia, Calvi und Figari einerseits und Paris-Orly andererseits

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 273/07)

1. Gemäß 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 Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs⁽¹⁾ und gemäß den Beschlüssen der Gebietskörperschaft Korsika vom 19. Juni 2008 und vom 9. Oktober 2008 hat Frankreich beschlossen, die im Linienflugverkehr zwischen Ajaccio, Bastia, Calvi und Figari einerseits und Paris-Orly andererseits auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* C 149 vom 21. Juni 2005 veröffentlicht wurden, ab dem 29. März 2009 zu ändern.

Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft⁽²⁾ haben die französischen Behörden beschlossen, bestimmte Zeitnischen am Flughafen Orly für die oben genannten Linienflüge zu reservieren.

2. ANGABEN ZU DEN GEÄNDERTEN GEMEINWIRTSCHAFTLICHEN VERPFLICHTUNGEN INSBESONDERE IM HINBLICK AUF DIE INSELLAGE KORSIKAS:

2.1. Mindestfrequenzen, Flugzeiten, Fluggerät und Kapazitätsangebot:

a) *Zwischen Paris-Orly und Ajaccio:*

— Mindestfrequenzen:

i) montags bis freitags, außer an Feiertagen, mindestens drei Hin- und Rückflüge täglich; die Flugzeiten sind so zu gestalten, dass die Hin- und Rückreise am selben Tag mit einem Aufenthalt von mindestens elf Stunden in Paris und sieben Stunden in Ajaccio erfolgen kann;

ii) samstags und an Sonn- und Feiertagen mindestens drei Hin- und Rückflüge, regelmäßig über den Tag verteilt,

— die Flüge sind mit Strahlflugzeugen durchzuführen,

— die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Paris-Orly und Ajaccio durchzuführen,

— die angebotenen Kapazitäten müssen eine Beförderung von Fracht und/oder Post erlauben und hinsichtlich der

Beförderung von Fluggästen die folgenden Bedingungen erfüllen:

i) über das ganze Jahr muss die grundlegende Minimalkapazität 950 Sitze pro Tag betragen, davon mindestens 170 am Abend ab 18 Uhr für beide Destinationen.

Diese Basiskapazität ist wie folgt aufzustocken:

— im Zeitraum von Ende Juni bis Anfang September, über 10 Wochen mindestens 1 200 Sitze täglich,

— von Ende März bis Ende Oktober (außerhalb der genannten zehn Wochen): 500 Sitze täglich;

ii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Pfingsten, Brückentage sowie Sommerferienanfang und -ende) abhängen, sind mindestens folgende zusätzliche Kapazitäten anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen) und zwar hauptsächlich:

— an den ersten und letzten Tagen der Schulferien,

— bei einem einzelnen Feiertag unter der Woche, an diesem Feiertag und am Vorabend dieses Feiertags,

— an langen Wochenenden, an denen dem Samstag oder Sonntag ein Feiertag vorausgeht oder folgt, am Tag vor diesem Zeitraum und am letzten arbeitsfreien Tag.

Diese zusätzliche Kapazität beträgt mindestens:

— während der IATA-Winterflugplanperiode: 12 000 Sitze in der Hauptverkehrszeit,

— über 10 Wochen im Sommer, von Ende Juni bis Anfang September, pro Woche 2 800 Sitze zuzüglich entsprechend den jeweils angepassten jährlichen Kalenderdaten 11 500 Sitze im Jahr 2009 während der Perioden mit hohem Verkehrsaufkommen Anfang Juli, Mitte Juli, Ende Juli — Anfang August, Mitte August und Ende August — Beginn des Schuljahres, gesteigerte Kapazität um 5 % im Jahr 2010 und 5 % im Jahr 2011,

⁽¹⁾ ABL L 240 vom 24.8.1992, S. 8.

⁽²⁾ ABL L 14 vom 22.1.1993, S. 1.

- während der restlichen IATA-Sommerflugplanperiode, außerhalb der genannten zehn Sommerwochen: 36 000 Sitze in den Hauptverkehrszeiten, gesteigerte Kapazität um 5 % im Jahr 2010 und 5 % im Jahr 2011.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten umfassen nicht die überschüssigen Sitze, die möglicherweise kurzfristig über die Minimalkapazitäten hinaus angeboten werden.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten müssen spätestens zwei Monate vor dem Datum der betreffenden Flüge zum Verkauf angeboten werden,

- die Flugzeiten sowie die Aufteilung der verschiedenen Kapazitäten über das Kalenderjahr müssen vor jeder Flugplanperiode in einer eigenen Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festgelegt werden. Hierzu übermittelt das Luftverkehrsunternehmen vor der Fertigstellung der oben genannten Vereinbarung seine Planungsvorschläge anhand des vom „Office des transports“ angegebenen computergestützten Modells. Bei Uneinigkeit obliegt die Entscheidung dem „Office des transports“.

b) Zwischen Paris-Orly und Bastia:

- Mindestfrequenzen:

- i) montags bis freitags, außer an Feiertagen, mindestens drei Hin- und Rückflüge täglich; die Flugzeiten sind so zu gestalten, dass die Hin- und Rückreise am selben Tag mit einem Aufenthalt von mindestens elf Stunden in Paris und sieben Stunden in Bastia erfolgen kann;
- ii) samstags und an Sonn- und Feiertagen mindestens drei Hin- und Rückflüge, regelmäßig über den Tag verteilt,

- die Flüge sind mit Strahlflugzeugen durchzuführen,

- die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Paris-Orly und Bastia durchzuführen,

- die angebotenen Kapazitäten müssen eine Beförderung von Fracht und/oder Post erlauben und hinsichtlich der Beförderung von Fluggästen die folgenden Bedingungen erfüllen:

- i) über das ganze Jahr muss die grundlegende Minimalkapazität 950 Sitze pro Tag betragen, davon mindestens 170 am Abend ab 18 Uhr für beide Destinationen.

Diese Basiskapazität ist wie folgt aufzustocken:

- im Zeitraum von Ende Juni bis Anfang September, über 10 Wochen mindestens 800 Sitze täglich,

- von Ende März bis Ende Oktober (außerhalb der genannten zehn Wochen): 250 Sitze täglich;

- ii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Pfingsten, Brückentage sowie Sommerferienanfang und -ende) abhängen, sind

mindestens folgende zusätzliche Kapazitäten anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen) und zwar hauptsächlich:

- an den ersten und letzten Tagen der Schulferien,

- bei einem einzelnen Feiertag unter der Woche, an diesem Feiertag und am Vorabend dieses Feiertags,

- an langen Wochenenden, an denen dem Samstag oder Sonntag ein Feiertag vorausgeht oder folgt, am Tag vor diesem Zeitraum und am letzten arbeitsfreien Tag.

Diese zusätzliche Kapazität beträgt mindestens:

- während der IATA-Winterflugplanperiode: 10 000 Sitze in den Hauptverkehrszeiten,

- über 10 Wochen im Sommer, von Ende Juni bis Anfang September, pro Woche 2 000 Sitze zuzüglich entsprechend den jeweils angepassten jährlichen Kalenderdaten 11 500 Sitze im Jahr 2009 während der Perioden mit hohem Verkehrsaufkommen Anfang Juli, Mitte Juli, Ende Juli — Anfang August, Mitte August und Ende August — Beginn des Schuljahres, gesteigerte Kapazität um 5 % im Jahr 2010 und 5 % im Jahr 2011,

- während der restlichen IATA-Sommerflugplanperiode, außerhalb der genannten zehn Sommerwochen: 36 000 Sitze in den Hauptverkehrszeiten für 2009, gesteigerte Kapazität um 5 % im Jahr 2010 und 5 % im Jahr 2011.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten umfassen nicht die überschüssigen Sitze, die möglicherweise kurzfristig über die Minimalkapazitäten hinaus angeboten werden.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten müssen spätestens zwei Monate vor dem Datum der betreffenden Flüge zum Verkauf angeboten werden,

- die Flugzeiten sowie die Aufteilung der verschiedenen Kapazitäten über das Kalenderjahr müssen vor jeder Flugplanperiode in einer eigenen Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festgelegt werden. Hierzu übermittelt das Luftverkehrsunternehmen vor der Fertigstellung der oben genannten Vereinbarung seine Planungsvorschläge anhand des vom „Office des transports“ angegebenen computergestützten Modells. Bei Uneinigkeit obliegt die Entscheidung dem „Office des transports“.

c) Zwischen Paris-Orly und Calvi:

- Mindestfrequenzen:

- i) während der IATA-Winterflugplanperiode mindestens fünf Hin- und Rückflüge wöchentlich, davon drei zwischen Freitag und Sonntag, einer in der Mitte der Woche, wobei an jedem dieser betreffenden Tage mindestens 140 Fluggäste in jede Richtung befördert werden können;

- ii) während der IATA-Sommerflugplanperiode mindestens ein Hin- und Rückflug täglich, bei dem mindestens 140 Fluggäste befördert werden können,
- die Flüge sind mit Strahlflugzeugen durchzuführen,
- die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Paris-Orly und Calvi durchzuführen,
- die angebotenen Kapazitäten müssen eine Beförderung von Fracht und/oder Post erlauben und hinsichtlich der Beförderung von Fluggästen die folgenden Bedingungen erfüllen:
- i) über das ganze Jahr ist eine Grundkapazität von 1 500 Sitzen wöchentlich.

Von Ende März bis Ende Oktober muss die Mindestkapazität nachmittags in den folgenden Fällen die Beförderung von mindestens 140 Fluggästen erlauben:

- freitags in der Richtung Paris-Calvi,
- sonntags, außer wenn der Montag ein Feiertag ist, in der Richtung Calvi-Paris,
- an langen Wochenenden, an denen dem Samstag oder Sonntag ein Feiertag vorausgeht oder folgt, am Tag vor diesem Zeitraum in der Richtung Paris-Calvi und am letzten arbeitsfreien Tag in der Richtung Calvi-Paris,
- am Vorabend eines Feiertags in der Richtung Paris-Calvi und an diesem Feiertag in der Richtung Calvi-Paris, wenn dieser Feiertag auf einen Tag zwischen Dienstag und Donnerstag fällt.

Diese Basiskapazität ist wie folgt aufzustocken:

- über 10 Wochen im Sommer, von Ende Juni bis Anfang September, pro Woche mindestens 2 800 Sitze,
- von Ende März bis Ende Oktober (außerhalb der genannten zehn Wochen): 650 Sitze pro Woche.
- ii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Pfingsten, Brückentage sowie Sommerferienanfang und -ende) abhängen, sind mindestens folgende zusätzliche Kapazitäten anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen) und zwar hauptsächlich:
 - an den ersten und letzten Tagen der Schulferien,
 - bei einem einzelnen Feiertag unter der Woche, an diesem Feiertag und am Vorabend dieses Feiertags,
 - an langen Wochenenden, an denen dem Samstag oder Sonntag ein Feiertag vorausgeht oder folgt, am Tag vor diesem Zeitraum und am letzten arbeitsfreien Tag.

Diese zusätzliche Kapazität beträgt mindestens:

- während der IATA-Winterflugplanperiode 2 000 Sitze für die Hauptverkehrszeit,
- über 10 Wochen im Sommer, von Ende Juni bis Anfang September, pro Woche 1 900 Sitze zuzüglich entsprechend den jeweils angepassten jährlichen Kalenderdaten 8 500 Sitze im Jahr 2009 während der Perioden mit hohem Verkehrsaufkommen Anfang Juli, Mitte Juli, Ende Juli — Anfang August, Mitte August und Ende August — Beginn des Schuljahres, gesteigerte Kapazität um 5 % im Jahr 2010 und 5 % im Jahr 2011,
- während der IATA-Sommerflugplanperiode 2009, außer den genannten zehn Wochen: 16 000 Sitze im Jahr 2009 zur Hauptverkehrszeit, gesteigerte Kapazität um 5 % im Jahr 2010 und 5 % im Jahr 2011.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten umfassen nicht die überschüssigen Sitze, die möglicherweise kurzfristig über die Minimalkapazitäten hinaus angeboten werden.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten müssen spätestens zwei Monate vor dem Datum der betreffenden Flüge zum Verkauf angeboten werden,

- die Flugzeiten sowie die Aufteilung der verschiedenen Kapazitäten über das Kalenderjahr müssen vor jeder Flugplanperiode in einer eigenen Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festgelegt werden. Hierzu übermittelt das Luftverkehrsunternehmen vor der Fertigstellung der oben genannten Vereinbarung seine Planungsvorschläge anhand des vom „Office des transports“ angegebenen computergestützten Modells. Bei Uneinigkeit obliegt die Entscheidung dem „Office des transports“.

d) Zwischen Paris-Orly und Figari:

- Mindestfrequenzen:
 - i) während der IATA-Winterflugplanperiode mindestens fünf Hin- und Rückflüge wöchentlich, davon drei zwischen Freitag und Sonntag, einer in der Mitte der Woche, wobei an jedem dieser betreffenden Tage mindestens 140 Fluggäste in jede Richtung befördert werden können;
 - ii) während der IATA-Sommerflugplanperiode mindestens ein Hin- und Rückflug täglich, bei dem mindestens 140 Fluggäste befördert werden können,
- die Flüge sind mit Strahlflugzeugen durchzuführen,
- die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Paris-Orly und Figari durchzuführen,

— die angebotenen Kapazitäten müssen eine Beförderung von Fracht und/oder Post erlauben und hinsichtlich der Beförderung von Fluggästen die folgenden Bedingungen erfüllen:

- i) über das ganze Jahr ist eine Grundkapazität von 1 500 Sitzen wöchentlich anzubieten.

Von Ende März bis Ende Oktober muss die Mindestkapazität nach 18 Uhr in den folgenden Fällen die Beförderung von mindestens 140 Fluggästen erlauben:

- freitags in der Richtung Paris-Figari,
- sonntags, außer wenn der Montag ein Feiertag ist, in der Richtung Figari-Paris,
- an langen Wochenenden, an denen dem Samstag oder Sonntag ein Feiertag vorausgeht oder folgt, am Tag vor diesem Zeitraum in der Richtung Paris-Figari und am letzten arbeitsfreien Tag in der Richtung Figari-Paris.
- am Vorabend eines Feiertags in der Richtung Paris-Figari und an diesem Feiertag in der Richtung Figari-Paris, wenn dieser Feiertag auf einen Tag zwischen Dienstag und Donnerstag fällt;

Diese Basiskapazität ist wie folgt aufzustocken:

- über 10 Wochen im Sommer, von Ende Juni bis Anfang September, pro Woche mindestens 2 800 Sitze,
 - von Ende März bis Ende Oktober (außerhalb der genannten zehn Wochen): 650 Sitze pro Woche.
- ii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Pfingsten, Brückentage sowie Sommerferienanfang und -ende) abhängen, sind mindestens folgende zusätzliche Kapazitäten anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen) und zwar hauptsächlich:

- an den ersten und letzten Tagen der Schulferien,
- bei einem einzelnen Feiertag unter der Woche, an diesem Feiertag und am Vorabend dieses Feiertags,
- an langen Wochenenden, an denen dem Samstag oder Sonntag ein Feiertag vorausgeht oder folgt, am Tag vor diesem Zeitraum und am letzten arbeitsfreien Tag.

Diese zusätzliche Kapazität beträgt mindestens:

- während der IATA-Winterflugplanperiode 2 000 Sitze für die Hauptverkehrszeit,
- über 10 Wochen im Sommer, von Ende Juni bis Anfang September, pro Woche 1 900 Sitze zuzüglich entsprechend den jeweils angepassten jährlichen Kalenderdaten 9 000 Sitze im Jahr 2009 während der Perioden mit hohem Verkehrsaufkommen Anfang Juli, Mitte Juli, Ende Juli — Anfang August, Mitte August und Ende August —

Beginn des Schuljahres, gesteigerte Kapazität um 5 % im Jahr 2010 und 5 % im Jahr 2011,

- während des Rests der IATA-Sommerflugplanperiode, außer den genannten zehn Wochen: 16 000 Sitze im Jahr 2009 zur Hauptverkehrszeit, gesteigerte Kapazität um 5 % im Jahr 2010 und 5 % im Jahr 2011,

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten umfassen nicht die überschüssigen Sitze, die möglicherweise kurzfristig über die Minimalkapazitäten hinaus angeboten werden.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten müssen spätestens zwei Monate vor dem Datum der betreffenden Flüge zum Verkauf angeboten werden,

- die Flugzeiten sowie die Aufteilung der verschiedenen Kapazitäten über das Kalenderjahr müssen vor jeder Flugplanperiode in einer eigenen Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festgelegt werden. Hierzu übermittelt das Luftverkehrsunternehmen vor der Fertigstellung der oben genannten Vereinbarung sein Planungsvorschläge anhand des vom „Office des transports“ angegebenen computergestützten Modells. Bei Uneinigkeit obliegt die Entscheidung dem „Office des transports“.

2.2. Tarife

Diese Flugpreise verstehen sich ohne Vertriebszuschläge, Steuern und Gebühren, die pro Reisendem vom Staat, den Gebietskörperschaften oder den Flughafenbehörden erhoben und als solche auf dem Beförderungsdokument ausgewiesen werden, und schließen die Mehrwertsteuer für den Teil der Strecke über dem Festland ein.

- der Normaltarif auf den Strecken zwischen Paris-Orly und Korsika darf pro Strecke höchstens 186 EUR, während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September höchstens 216 EUR betragen,
- Fluggästen mit Hauptwohnsitz in Korsika muss beim Kauf des Flugscheins für die Hin- und Rückreise in Korsika, der für eine Aufenthaltsdauer von weniger als 40 Tagen — außer für Studierende unter 27 Jahren, die ihren Wohnsitz in Korsika haben — außerhalb der Insel gilt, während des ganzen Jahres auf allen Flügen, ohne Einschränkung der Kapazität, auf den Strecken Paris-Orly-Korsika ein Tarif von 156 EUR für einen Hin- und Rückflug angeboten werden,
- für folgende Kategorien von Fluggästen muss auf den Strecken Paris-Orly-Korsika ein Tarif von 91 EUR, während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September von 102 EUR, pro Strecke gelten:
 - i) Jugendliche (unter 25 Jahren);
 - ii) Senioren (ab 60 Jahren);
 - iii) Studierende unter 27 Jahren;
 - iv) Familien (mindestens zwei zusammen reisende Familienangehörige);
 - v) Behinderte.

Die Luftfahrtunternehmen müssen für Fluggäste dieser Kategorien die verfügbaren Plätze auf jeder Strecke ohne jede Einschränkung bis zu mindestens 50 % der Tageskapazität in jeder Richtung zur Verfügung stellen.

Für alle Kategorien von Fluggästen kann das Luftfahrtunternehmen vorschreiben, dass die Beförderungsdokumente entsprechend der Reihenfolge der Reservierung nach einem in Absprache mit dem „Office des Transports de la Corse“ noch festzulegenden Raster ausgestellt und bezahlt werden.

Die Fluggäste mit dem Tarif für „Ortsansässige“ müssen mit den Passagieren, die den vollen Preis bezahlen, hinsichtlich der Beförderungsbedingungen gleich gestellt werden.

Bei einem ungewöhnlichen und unvorhersehbaren, nicht vom Luftfahrtunternehmen zu vertretenden Anstieg der Kosten der Durchführung der Flugdienste können diese Höchsttarife anteilmäßig entsprechend der Kostensteigerung erhöht werden. Der demgemäß angepasste Höchsttarif wird den Luftfahrtunternehmen, die die Strecken bedienen, mitgeteilt und tritt nach einer den Umständen entsprechenden Frist in Kraft.

Fällt hingegen der Kostenanstieg, der zu einer entsprechenden Erhöhung der Tarife geführt hat, weg und wurde festgestellt, dass für den Wegfall die gleichen Bedingungen, insbesondere hinsichtlich der Dauer, galten, wird die Tarifänderung, nachdem ihre Annullierung dem Luftverkehrsunternehmen mitgeteilt wurde, innerhalb der gleichen Frist rückgängig gemacht.

Alle diese Tarife müssen über mindestens ein internationales Buchungssystem sowie über die Vertriebswege Buchungszentren, Reisebüros, Internet, Flughafenschalter ständig buchbar sein und vermarktet werden. Bei jeder dieser Vertriebsformen müssen dem Benutzer klare und präzise Informationen über die aktuellen Tarifbedingungen mit Angabe des Betrags mit und ohne Steuern und Gebühren und mit Angabe der je nach Vertriebsart anfallenden Vertriebskosten in Papierform und in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.

Die Luftverkehrsunternehmen müssen ausreichende Vorkehrungen treffen, damit die folgenden Passagiergruppen ohne Kontingente befördert werden:

- allein reisende Kinder (UM) im Sinne der IATA-Vorschriften ab einem Alter von 4 Jahren, ohne Tarifaufschlag,
- Passagiere mit eingeschränkter Mobilität oder einer anerkannten Behinderung (WCHR, WCHS, WCHC) werden im Sinne der IATA-Vorschriften befördert. Zu diesem Zweck muss das Luftverkehrsunternehmen nachweisen, dass es zugelassene Bahnen einsetzt. Für die Tarifaufschläge darf nicht mehr als für die Summe der für den Transport dieser Passagiere belegten Sitze verlangt werden.

Die Luftverkehrsunternehmen befördern gratis ein Gepäckstück bis 20 kg pro Passagier. Für jedes Kilo Übergepäck pro Passagier darf höchstens ein Aufschlag von 3 EUR in Rechnung gestellt werden.

Das Luftverkehrsunternehmen kann für jede Verbindung eine IATA-Interlining-Vereinbarung schließen, die mindestens ein Luftverkehrsunternehmen betrifft, das vom Flughafen Paris (Orly) aus Luftverkehrsdienste mit Flugzeiten im Hoheitsgebiet betreibt, und die die Tarifgestaltung und die Gepäckabfertigung regelt; die Durchführungsbestimmungen können in regelmäßig vorgesehenen Vereinbarungen zwischen dem Luftverkehrsunternehmen und dem „Office des transports de la Corse“ präzisiert werden.

2.3. Kontinuität des Angebots

Abgesehen von Fällen höherer Gewalt darf die Zahl der Flüge, die aus vom Luftfahrtunternehmen unmittelbar zu verantwortenden Gründen ausfallen, je IATA-Flugplanperiode 1 % der geplanten Flüge nicht übersteigen.

Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 muss jedes Luftfahrtunternehmen, das eine der Strecken zu bedienen beabsichtigt, die Bedienung während mindestens zwölf aufeinander folgenden Monaten gewährleisten.

Die Flüge können vom Luftfahrtunternehmen nur dann eingestellt werden, wenn dies mindestens sechs Monate vorher angekündigt wurde.

2.4. Betrieb von Flugdiensten

Jedes Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, das die eine oder andere angebotene Strecke, die der oben genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung unterliegt, bedienen möchte, muss eine detaillierte Beschreibung abgeben, wie es die Dienstleistungen garantieren wird, besonders durch die Bereitstellung folgender Informationen.

a) Flugplan

Die Flugpläne (Häufigkeiten, Uhrzeiten, Flugzeugart etc.) werden für die verschiedenen, in den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen genannten Zeiträume mitgeteilt. Die Bedingungen für zusätzliche Flüge werden ebenfalls präzisiert.

b) Tarifgestaltung

Das Luftverkehrsunternehmen liefert eine detaillierte Tarifübersicht (volle Tarife, ermäßigte Tarife und die Anwendungsbestimmungen).

c) Geschäftsbedingungen

Das Luftverkehrsunternehmen zeigt die vorgesehenen Bestimmungen für den Transport von Fracht oder Post, für den Verkauf und das Buchungssystem an, ebenso wie für den Empfang von allein reisenden Kindern (UM) und Passagieren mit eingeschränkter Mobilität laut den Vorgaben der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung an. Weiterhin präzisiert es die im Flugzeug angebotenen Leistungen und die Interlining-Vereinbarungen, die mögliche Weiterflüge im nationalen und internationalen Netz.

d) *Technische und betriebliche Vorschriften*

Die speziellen Bestimmungen zur Gewährleistung der Durchführbarkeit und der Regelmäßigkeit der Flüge (insbesondere Ersatzflugzeuge und — Besatzung) werden näher ausgeführt werden.

Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft werden darauf hingewiesen, dass der Betrieb unter Missachtung der oben genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen neben der vorgesehenen verwaltungsbehördlichen und/oder gerichtlichen Ahndung deren Ausschluss von allen unter die Zustän-

digkeit der Gebietskörperschaft Korsika fallenden Ausschreibungen während einer Dauer von mindestens fünf Jahren zur Folge haben kann.

e) *Arbeitsrechtliche Bedingungen*

Gemäß den Bestimmungen des Arbeitsrechts (Artikel L 1224-1) muss das Luftverkehrsunternehmen mitteilen, welche arbeitsrechtlichen Bedingungen für das vorhandene Personal gelten werden.

Änderung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch Frankreich für die Durchführung von Linienflugdiensten zwischen Ajaccio, Bastia, Calvi und Figari einerseits und Marseille und Nizza andererseits

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 273/08)

1. Gemäß 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 Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs⁽¹⁾ und gemäß den Beschlüssen der Gebietskörperschaft Korsika vom 19. Juni 2008 und vom 9. Oktober 2008 hat Frankreich beschlossen, die im Linienflugverkehr zwischen Ajaccio, Bastia, Calvi und Figari einerseits und Paris-Orly andererseits auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* C 149 vom 21. Juni 2005 veröffentlicht wurden, ab dem 29. März 2009 zu ändern.

2. ANGABEN ZU DEN GEÄNDERTEN GEMEINWIRTSCHAFTLICHEN VERPFLICHTUNGEN INSBESONDERE IM HINBLICK AUF DIE INSELLAGE KORSIKAS:

2.1. Mindestfrequenzen, Flugzeiten, Fluggerät und Kapazitätsangebot:

a) Zwischen Marseille und Ajaccio:

— Mindestfrequenzen:

- i) montags bis freitags sind, außer an Feiertagen, mindestens drei Hin- und Rückflüge täglich durchzuführen, und zwar zum einen morgens und abends, so dass die Fluggäste den Hin- und Rückflug am selben Tag bei einem Aufenthalt von mindestens acht Stunden in Ajaccio und mindestens elf Stunden in Marseille durchführen können, zum anderen zur Tagesmitte;
- ii) samstags und an Sonn- und Feiertagen mindestens drei Hin- und Rückflüge, regelmäßig über den Tag verteilt;

— die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Ajaccio und Marseille durchzuführen,

— die angebotenen Kapazitäten müssen eine Beförderung von Fracht und/oder Post erlauben und hinsichtlich der Beförderung von Fluggästen die folgenden Bedingungen erfüllen:

- i) montags bis freitags müssen in jeder Richtung sowohl morgens als auch abends mindestens 140 Sitze angeboten werden;

- ii) es ist folgende wöchentliche Mindestkapazität anzubieten und in den veröffentlichten Flugplänen einzuhalten (Summe der Kapazitäten in beiden Richtungen):

— über das ganze Jahr eine Basiskapazität von 5 250 Sitzen wöchentlich, davon 750 Sitze täglich an Samstagen und Sonntagen,

— diese Basiskapazität ist wie folgt aufzustocken:

- während zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 2 650 Sitze wöchentlich,
- während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 1 600 Sitze wöchentlich;

- iii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Pfingsten, Brückentage sowie Sommerferienanfang und -ende) abhängen, sind mindestens folgende zusätzliche Kapazitäten anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen) und zwar hauptsächlich:

— während der IATA-Winterflugplanperiode: 6 300 Sitze in den Hauptverkehrszeiten,

— während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 6 300 Sitze im gesamten Zeitraum,

— während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 6 300 Sitze in den Hauptverkehrszeiten.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten umfassen nicht die überschüssigen Sitze, die möglicherweise kurzfristig über die Minimalkapazitäten hinaus angeboten werden.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten müssen spätestens zwei Monate vor dem Datum der betreffenden Flüge zum Verkauf angeboten werden,

- die Flugzeiten sowie die Aufteilung der verschiedenen Kapazitäten über das Kalenderjahr müssen vor jeder Flugplanperiode in einer eigenen Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festgelegt werden. Hierzu übermittelt das Luftverkehrsunternehmen vor der Fertigstellung der oben genannten Vereinbarung seine Planungsvorschläge anhand des vom „Office des transports“ angegebenen computergestützten Modells. Bei Uneinigkeit obliegt die Entscheidung dem „Office des transports“.

b) Zwischen Marseille und Bastia:

— Mindestfrequenzen:

- i) montags bis freitags sind, außer an Feiertagen, mindestens drei Hin- und Rückflüge täglich durchzuführen, und zwar zum einen morgens und abends, so dass die Fluggäste den Hin- und Rückflug am selben Tag bei einem Aufenthalt von mindestens acht Stunden in Bastia und mindestens elf Stunden in Marseille durchführen können, zum anderen zur Tagesmitte;

⁽¹⁾ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8.

- ii) samstags und an Sonn- und Feiertagen mindestens drei Hin- und Rückflüge, regelmäßig über den Tag verteilt.
- die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Bastia und Marseille durchzuführen,
 - die angebotenen Kapazitäten müssen eine Beförderung von Fracht und/oder Post erlauben und hinsichtlich der Beförderung von Fluggästen die folgenden Bedingungen erfüllen:
 - i) montags bis freitags müssen in jeder Richtung sowohl morgens als auch abends mindestens 140 Sitze angeboten werden;
 - ii) es ist folgende wöchentliche Mindestkapazität anzubieten und in den veröffentlichten Flugplänen einzuhalten (Summe der Kapazitäten in beiden Richtungen):
 - über das ganze Jahr eine Basiskapazität von 5 250 Sitzen wöchentlich, davon 750 Sitze täglich an Samstagen und Sonntagen,
 - diese Basiskapazität ist wie folgt aufzustocken:
 - während zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 2 650 Sitze wöchentlich,
 - während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 1 600 Sitze wöchentlich;
 - iii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Brückentage sowie Beginn und Ende der Sommerferien) abhängen, ist mindestens folgende, für jede IATA-Flugplanperiode im voraus ausdrücklich durch eine Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festzulegende zusätzliche Kapazität anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen):
 - während der IATA-Winterflugplanperiode: 6 300 Sitze in den Hauptverkehrszeiten,
 - während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 6 300 Sitze im gesamten Zeitraum,
 - während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 6 300 Sitze in den Hauptverkehrszeiten.
- Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten umfassen nicht die überschüssigen Sitze, die möglicherweise kurzfristig über die Minimalkapazitäten hinaus angeboten werden.
- Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten müssen spätestens zwei Monate vor dem Datum der betreffenden Flüge zum Verkauf angeboten werden,
- die Flugzeiten sowie die Aufteilung der verschiedenen Kapazitäten über das Kalenderjahr müssen vor jeder Flugplanperiode in einer eigenen Vereinbarung mit dem
- „Office des Transports de la Corse“ festgelegt werden. Hierzu übermittelt das Luftverkehrsunternehmen vor der Fertigstellung der oben genannten Vereinbarung seine Planungsvorschläge anhand des vom „Office des transports“ angegebenen computergestützten Modells. Bei Uneinigkeit obliegt die Entscheidung dem „Office des transports“.
- c) *Zwischen Marseille und Calvi:*
- Mindestfrequenzen:
 - i) während der IATA-Winterflugplanperiode ist mindestens ein Hin- und Rückflug täglich durchzuführen, und zwar montags bis freitags, außer an Feiertagen, mit einem Aufenthalt von mindestens sieben bis zehn Stunden in Marseille, entsprechend den Betriebszeiten des Flughafens Calvi;
 - ii) samstags und an Sonn- und Feiertagen sind mindestens zwei Hin- und Rückflüge täglich durchzuführen;
 - iii) während der IATA-Sommerflugplanperiode sind mindestens zwei Hin- und Rückflüge täglich durchzuführen, und zwar montags bis freitags, außer an Feiertagen, mit einem Aufenthalt von mindestens sieben bis zehn Stunden in Marseille, entsprechend den Betriebszeiten des Flughafens Calvi,
 - die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Marseille und Calvi durchzuführen,
 - die angebotenen Kapazitäten müssen eine Beförderung von Fracht und/oder Post erlauben und hinsichtlich der Beförderung von Fluggästen die folgenden Bedingungen erfüllen:
 - i) es ist folgende wöchentliche Mindestkapazität anzubieten und in den veröffentlichten Flugplänen einzuhalten (Summe der Kapazitäten in beiden Richtungen):
 - über das ganze Jahr eine Basiskapazität von 950 Sitzen wöchentlich, während der IATA-Sommerflugplanperiode 1 500 Sitze,
 - diese Basiskapazität ist während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September um 550 Sitze wöchentlich aufzustocken;
 - ii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Brückentage sowie Beginn und Ende der Sommerferien) abhängen, ist mindestens folgende, für jede IATA-Flugplanperiode im voraus ausdrücklich durch eine Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festzulegende zusätzliche Kapazität anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen):
 - während der IATA-Winterflugplanperiode: 1 050 Sitze in den Hauptverkehrszeiten,

- während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 4 000 Sitze im gesamten Zeitraum,
- während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 5 500 Sitze in den Hauptverkehrszeiten.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten umfassen nicht die überschüssigen Sitze, die möglicherweise kurzfristig über die Minimalkapazitäten hinaus angeboten werden.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten müssen spätestens zwei Monate vor dem Datum der betreffenden Flüge zum Verkauf angeboten werden,

- die Flugzeiten sowie die Aufteilung der verschiedenen Kapazitäten über das Kalenderjahr müssen vor jeder Flugplanperiode in einer eigenen Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festgelegt werden. Hierzu übermittelt das Luftverkehrsunternehmen vor der Fertigstellung der oben genannten Vereinbarung seine Planungsvorschläge anhand des vom „Office des transports“ angegebenen computergestützten Modells. Bei Uneinigkeit obliegt die Entscheidung dem „Office des transports“.

d) Zwischen Marseille und Figari:

- Mindestfrequenzen:
 - i) montags bis freitags sind, außer an Feiertagen, mindestens zwei Hin- und Rückflüge täglich durchzuführen, und zwar morgens und abends, so dass die Fluggäste einen Hin- und Rückflug am selben Tag mit einem Aufenthalt von mindestens zehn bis dreizehn Stunden in Marseille und mindestens sieben Stunden in Figari durchführen können;
 - ii) samstags und an Sonn- und Feiertagen sind mindestens zwei Hin- und Rückflüge täglich durchzuführen,
- die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Marseille und Figari durchzuführen,
- die angebotenen Kapazitäten müssen einen Transport von Fracht und/oder Post erlauben und, für Personentransport, die folgenden Bedingungen erfüllen:
 - i) es ist folgende wöchentliche Mindestkapazität anzubieten und in den veröffentlichten Flugplänen einzuhalten (Summe der Kapazitäten in beiden Richtungen):
 - über das ganze Jahr ist eine Grundkapazität von 1 500 Sitzen wöchentlich anzubieten; in der IATA-Sommerflugplanperiode 1 700 Sitze,
 - diese Basiskapazität ist während zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September um 1 300 Sitze wöchentlich aufzustocken;
 - ii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Brückentage sowie Beginn und

Ende der Sommerferien) abhängen, ist mindestens folgende, für jede IATA-Flugplanperiode im voraus ausdrücklich durch eine Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festzulegende zusätzliche Kapazität anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen):

- während der IATA-Winterflugplanperiode: 1 050 Sitze in den Hauptverkehrszeiten,
- während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 4 000 Sitze im gesamten Zeitraum,
- während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 5 500 Sitze in den Hauptverkehrszeiten.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten umfassen nicht die überschüssigen Sitze, die möglicherweise kurzfristig über die Minimalkapazitäten hinaus angeboten werden.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten müssen spätestens zwei Monate vor dem Datum der betreffenden Flüge zum Verkauf angeboten werden,

- die Flugzeiten sowie die Aufteilung der verschiedenen Kapazitäten über das Kalenderjahr müssen vor jeder Flugplanperiode in einer eigenen Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festgelegt werden. Hierzu übermittelt das Luftverkehrsunternehmen vor der Fertigstellung der oben genannten Vereinbarung seine Planungsvorschläge anhand des vom „Office des transports“ angegebenen computergestützten Modells. Bei Uneinigkeit obliegt die Entscheidung dem „Office des transports“.

e) Zwischen Nizza und Ajaccio:

- Mindestfrequenzen:
 - i) montags bis freitags sind, außer an Feiertagen, mindestens drei Hin- und Rückflüge täglich durchzuführen, und zwar zum einen morgens und abends, so dass die Fluggäste den Hin- und Rückflug am selben Tag bei einem Aufenthalt von mindestens acht Stunden in Ajaccio und mindestens elf Stunden in Nizza durchführen können, zum anderen zur Tagesmitte;
 - ii) samstags und sonntags sind insgesamt mindestens sechs Hin- und Rückflüge durchzuführen;
 - iii) mindestens drei Hin- und Rückflüge an Feiertagen, außer Samstag und Sonntag sind ein Feiertag,
- die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Ajaccio und Nizza durchzuführen,
- die angebotenen Kapazitäten müssen eine Beförderung von Fracht und/oder Post erlauben und hinsichtlich der Beförderung von Fluggästen die folgenden Bedingungen erfüllen:
 - i) montags bis freitags müssen in jeder Richtung sowohl morgens als auch abends mindestens 60 Sitze angeboten werden;

ii) es ist folgende wöchentliche Mindestkapazität anzubieten und in den veröffentlichten Flugplänen einzuhalten (Summe der Kapazitäten in beiden Richtungen):

— über das ganze Jahr ist eine Grundkapazität von 2 650 Sitzen wöchentlich anzubieten,

— diese Basiskapazität ist wie folgt aufzustocken:

— während zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 950 Sitze wöchentlich,

— während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 450 Sitze wöchentlich.

iii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Brückentage sowie Beginn und Ende der Sommerferien) abhängen, ist mindestens folgende, für jede IATA-Flugplanperiode im voraus ausdrücklich durch eine Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festzulegende zusätzliche Kapazität anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen):

— während der IATA-Winterflugplanperiode: 1 600 Sitze in den Hauptverkehrszeiten,

— während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 4 200 Sitze im gesamten Zeitraum,

— während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 3 200 Sitze in den Hauptverkehrszeiten.

f) *Zwischen Nizza und Bastia:*

— Mindestfrequenzen:

i) montags bis freitags sind, außer an Feiertagen, mindestens drei Hin- und Rückflüge täglich durchzuführen, und zwar zum einen morgens und abends, so dass die Fluggäste den Hin- und Rückflug am selben Tag bei einem Aufenthalt von mindestens acht Stunden in Bastia und mindestens elf Stunden in Nizza durchführen können, zum anderen zur Tagesmitte;

ii) samstags und sonntags sind insgesamt mindestens sechs Hin- und Rückflüge durchzuführen;

iii) mindestens drei Hin- und Rückflüge an Feiertagen, außer Samstag und Sonntag sind ein Feiertag,

— die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Bastia und Nizza durchzuführen,

— die angebotenen Kapazitäten müssen eine Beförderung von Fracht und/oder Post erlauben und hinsichtlich der Beförderung von Fluggästen die folgenden Bedingungen erfüllen:

i) montags bis freitags müssen in jeder Richtung sowohl morgens als auch abends mindestens 60 Sitze angeboten werden;

ii) es ist folgende wöchentliche Mindestkapazität anzubieten und in den veröffentlichten Flugplänen einzuhalten (Summe der Kapazitäten in beiden Richtungen):

— über das ganze Jahr ist eine Grundkapazität von 2 650 Sitzen wöchentlich anzubieten,

— diese Basiskapazität ist wie folgt aufzustocken:

— während zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 550 Sitze wöchentlich,

— während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 300 Sitze wöchentlich;

iii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Brückentage sowie Beginn und Ende der Sommerferien) abhängen, ist mindestens folgende, für jede IATA-Flugplanperiode im voraus ausdrücklich durch eine Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festzulegende zusätzliche Kapazität anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen):

— während der IATA-Winterflugplanperiode: 1 600 Sitze in den Hauptverkehrszeiten,

— während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 3 200 Sitze im gesamten Zeitraum,

— während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 3 200 Sitze in den Hauptverkehrszeiten.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten umfassen nicht die überschüssigen Sitze, die möglicherweise kurzfristig über die Minimalkapazitäten hinaus angeboten werden.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten müssen spätestens zwei Monate vor dem Datum der betreffenden Flüge zum Verkauf angeboten werden,

— die Flugzeiten sowie die Aufteilung der verschiedenen Kapazitäten über das Kalenderjahr müssen vor jeder Flugplanperiode in einer eigenen Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festgelegt werden. Hierzu übermittelt das Luftverkehrsunternehmen vor der Fertigstellung der oben genannten Vereinbarung seine Planungsvorschläge anhand des vom „Office des transports“ angegebenen computergestützten Modells. Bei Uneinigkeit obliegt die Entscheidung dem „Office des transports“.

g) *Zwischen Nizza und Calvi:*

— Mindestfrequenzen: Ein Hin- und Rückflug täglich,

— die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Nizza und Calvi durchzuführen,

- das Kapazitätsangebot muss folgende Bedingungen erfüllen:
 - i) es ist folgende wöchentliche Mindestkapazität anzubieten und in den veröffentlichten Flugplänen einzuhalten (Summe der Kapazitäten in beiden Richtungen):
 - über das ganze Jahr ist eine Basiskapazität von 600 Sitzen wöchentlich anzubieten,
 - diese Grundkapazität ist wie folgt aufzustocken:
 - während zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 1 400 Sitze wöchentlich,
 - während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 400 Sitze wöchentlich.
 - ii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Brückentage sowie Beginn und Ende der Sommerferien) abhängen, ist mindestens folgende, für jede IATA-Flugplanperiode im voraus ausdrücklich durch eine Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festzulegende zusätzliche Kapazität anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen):
 - während der IATA-Winterflugplanperiode: 1 050 Sitze in den Hauptverkehrszeiten,
 - während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 1 600 Sitze im gesamten Zeitraum,
 - während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 2 300 Sitze in den Hauptverkehrszeiten.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten umfassen nicht die überschüssigen Sitze, die möglicherweise kurzfristig über die Minimalkapazitäten hinaus angeboten werden.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten müssen spätestens zwei Monate vor dem Datum der betreffenden Flüge zum Verkauf angeboten werden,
 - die Flugzeiten sowie die Aufteilung der verschiedenen Kapazitäten über das Kalenderjahr müssen vor jeder Flugplanperiode in einer eigenen Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festgelegt werden. Hierzu übermittelt das Luftverkehrsunternehmen vor der Fertigstellung der oben genannten Vereinbarung seine Planungsvorschläge anhand des vom „Office des transports“ angegebenen computergestützten Modells. Bei Uneinigkeit obliegt die Entscheidung dem „Office des transports“.
- h) *Zwischen Nizza und Figari:*
- Mindestfrequenzen: Ein Hin- und Rückflug täglich,
- die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Nizza und Figari durchzuführen,
 - die angebotenen Kapazitäten müssen einen Transport von Fracht und/oder Post erlauben und für Personentransport die folgenden Bedingungen erfüllen:
 - i) es ist folgende wöchentliche Mindestkapazität anzubieten und in den veröffentlichten Flugplänen einzuhalten (Summe der Kapazitäten in beiden Richtungen):
 - über das ganze Jahr ist eine Basiskapazität von 600 Sitzen wöchentlich anzubieten,
 - diese Grundkapazität ist wie folgt aufzustocken:
 - während zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 1 400 Sitze wöchentlich,
 - während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 400 Sitze wöchentlich;
 - ii) angesichts der über das Jahr verteilten Hauptverkehrszeiten, die insbesondere von den Schulferienzeiten und Feiertagsperioden (Allerheiligen, Weihnachten, Ostern, Himmelfahrt, Brückentage sowie Beginn und Ende der Sommerferien) abhängen, ist mindestens folgende, für jede IATA-Flugplanperiode im voraus ausdrücklich durch eine Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festzulegende zusätzliche Kapazität anzubieten (Gesamtkapazität in beiden Richtungen):
 - während der IATA-Winterflugplanperiode: 1 050 Sitze in den Hauptverkehrszeiten,
 - während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September: 2 650 Sitze im gesamten Zeitraum,
 - während der IATA-Sommerflugplanperiode (außerhalb der genannten zehn Wochen): 2 300 Sitze in den Hauptverkehrszeiten.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten umfassen nicht die überschüssigen Sitze, die möglicherweise kurzfristig über die Minimalkapazitäten hinaus angeboten werden.

Diese zusätzlichen Mindestkapazitäten müssen spätestens zwei Monate vor dem Datum der betreffenden Flüge zum Verkauf angeboten werden,
 - die Flugzeiten sowie die Aufteilung der verschiedenen Kapazitäten über das Kalenderjahr müssen vor jeder Flugplanperiode in einer eigenen Vereinbarung mit dem „Office des Transports de la Corse“ festgelegt werden. Hierzu übermittelt das Luftverkehrsunternehmen vor der Fertigstellung der oben genannten Vereinbarung seine Planungsvorschläge anhand des vom „Office des transports“ angegebenen computergestützten Modells. Bei Uneinigkeit obliegt die Entscheidung dem „Office des transports“.

2.2. Tarife

Diese Flugpreise verstehen sich ohne Vertriebszuschläge, Steuern und Gebühren, die pro Reisendem vom Staat, den Gebietskörperschaften oder den Flughafenbehörden erhoben und als solche auf dem Beförderungsdokument ausgewiesen werden:

- der Normaltarif für den Hinflug auf den Strecken zwischen Marseille und Korsika darf höchstens 115 EUR, während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September höchstens 120 EUR betragen; auf den Strecken zwischen Nizza und Korsika muss ein Normaltarif von höchstens 111 EUR, während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September höchstens 116 EUR gelten,
- Fluggästen mit Hauptwohnsitz in Korsika muss beim Kauf des Flugscheins für die Hin- und Rückreise in Korsika, der für eine Aufenthaltsdauer von weniger als 40 Tagen — außer für Studierende unter 27 Jahren, die ihren Wohnsitz in Korsika haben — außerhalb der Insel gilt, während des ganzen Jahres auf allen Flügen, ohne Einschränkung der Kapazität, auf den Strecken Marseille-Korsika ein Tarif von 46 EUR je Strecke und auf den Strecken Nizza-Korsika ein Tarif von 43 EUR je Strecke angeboten werden,
- für folgende Kategorien von Fluggästen muss auf den Strecken Marseille — Korsika ein Tarif von 53 EUR für eine Strecke, während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September von 58 EUR pro Strecke gelten; auf den Strecken Nizza — Korsika beträgt dieser Tarif 50 EUR, während der zehn Wochen von Ende Juni bis Anfang September 55 EUR für eine Strecke:
 - i) Jugendliche (unter 25 Jahren);
 - ii) Senioren (ab 60 Jahren);
 - iii) Studierende unter 27 Jahren;
 - iv) Familien (mindestens zwei zusammen reisende Familienangehörige);
 - v) Behinderte.

Die Luftfahrtunternehmen müssen für Fluggäste dieser Kategorien die verfügbaren Plätze auf jeder Strecke ohne jede Einschränkung bis zu mindestens 50 % der Tageskapazität in jeder Richtung zur Verfügung stellen.

Für alle Kategorien von Fluggästen kann das Luftfahrtunternehmen vorschreiben, dass die Beförderungsdokumente entsprechend der Reihenfolge der Reservierung nach einem in Absprache mit dem „Office des Transports de la Corse“ noch festzulegenden Raster ausgestellt und bezahlt werden.

Die Fluggäste mit dem Tarif für „Ortsansässige“ müssen mit den Passagieren, die den vollen Preis bezahlen hinsichtlich der Beförderungsbedingungen gleich gestellt werden.

Bei einem ungewöhnlichen und unvorhersehbaren, nicht vom Luftfahrtunternehmen zu vertretenden Anstieg der Kosten der Durchführung der Flugdienste können diese Höchstarife anteilmäßig entsprechend der Kostensteigerung erhöht werden. Der demgemäß angepasste Höchstarif wird den Luftfahrtunternehmen, die die Strecken bedienen, mitgeteilt und tritt nach einer den Umständen entsprechenden Frist in Kraft.

Fällt hingegen der Kostenanstieg, der zu einer entsprechenden Erhöhung der Tarife geführt hat, weg und wurde festgestellt, dass für den Wegfall die gleichen Bedingungen, insbesondere hinsichtlich der Dauer, galten, wird die Tarifänderung, nachdem ihre Annullierung dem Luftverkehrsunternehmen mitgeteilt wurde, innerhalb der gleichen Frist rückgängig gemacht.

Alle diese Tarife müssen über mindestens ein internationales Buchungssystem sowie über die Vertriebswege Buchungszentren, Reisebüros, Internet, Flughafenschalter ständig buchbar sein und vermarktet werden. Bei jeder dieser Vertriebsformen müssen dem Benutzer klare und präzise Informationen über die aktuellen Tarifbedingungen mit Angabe des Betrags mit und ohne Steuern und Gebühren und mit Angabe der je nach Vertriebsart anfallenden Vertriebskosten in Papierform und in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.

Die Luftverkehrsunternehmen müssen ausreichende Vorkehrungen treffen damit die folgenden Passagiergruppen ohne Kontingente befördert werden:

- allein reisende Kinder (UM) im Sinne der IATA-Vorschriften ab einem Alter von 4 Jahren ohne Tarifaufschlag,
- Passagiere mit eingeschränkter Mobilität oder einer anerkannten Behinderung (WCHR, WCHS, WCHC) werden im Sinne der IATA-Vorschriften befördert. Zu diesem Zweck muss das Luftverkehrsunternehmen nachweisen, dass es zugelassene Bahnen einsetzt. Für die Tarifaufschläge darf nicht mehr als für die Summe der für den Transport dieser Passagiere belegten Sitze verlangt werden.

Die Luftverkehrsunternehmen befördern gratis ein Gepäckstück bis 20 kg pro Passagier. Für jedes Kilo Übergepäck pro Passagier darf höchstens ein Aufschlag von 1 EUR in Rechnung gestellt werden.

Das Luftverkehrsunternehmen kann für jede Verbindung eine IATA-Interlining-Vereinbarung schließen, die mindestens ein Luftverkehrsunternehmen betrifft, das vom Flughafen Paris-Orly aus Luftverkehrsdienste mit Flugzeiten im Hoheitsgebiet betreibt, und die die Tarifgestaltung und die Gepäckabfertigung regelt; die Durchführungsbestimmungen können in regelmäßig vorgesehene Vereinbarungen zwischen dem Luftverkehrsunternehmen und dem „Office des transports de la Corse“ präzisiert werden.

2.3. Kontinuität

Außer in Fällen höherer Gewalt darf die Zahl der Flüge, die aus vom Luftfahrtunternehmen unmittelbar zu verantwortenden Gründen ausfallen, je IATA-Flugplanperiode 1 % der geplanten Flüge, ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Flüge, nicht übersteigen.

Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c der genannten Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 muss jedes Luftfahrtunternehmen, das eine der Strecken zu bedienen beabsichtigt, die Bedienung für mindestens zwölf aufeinander folgende Monate gewährleisten.

Die Flüge können vom Luftfahrtunternehmen nur dann eingestellt werden, wenn dies mindestens sechs Monate vorher angekündigt wurde.

2.4. Betrieb von Flugdiensten

Jedes Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, das die eine oder andere angebotene Strecke, die der oben genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung unterliegt, bedienen möchte, muss eine detaillierte Beschreibung abgeben, wie es die Dienstleistungen garantieren wird, besonders durch die Bereitstellung folgender Informationen.

a) Flugplan

Die Flugpläne (Häufigkeiten, Uhrzeiten, Flugzeugart etc.) werden für die verschiedenen in den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen genannten Zeiträume mitgeteilt. Die Bedingungen für zusätzliche Flüge werden ebenfalls präzisiert.

b) Tarifgestaltung

Das Luftverkehrsunternehmen liefert eine detaillierte Tarifübersicht (volle Tarife, ermäßigte Tarife und die Anwendungsbestimmungen).

c) Geschäftsbedingungen

Das Luftverkehrsunternehmen zeigt die vorgesehenen Bestimmungen für den Transport von Fracht oder Post, für den Verkauf und das Buchungssystem an, ebenso wie für den Empfang von allein reisenden Kindern (UM) und Passagieren mit eingeschränkter Mobilität laut den Vorgaben der gemein-

wirtschaftlichen Verpflichtung. Weiterhin präzisiert es die im Flugzeug angebotenen Leistungen und die Interlining-Vereinbarungen, die mögliche Weiterflüge im nationalen und internationalen Netz.

d) Technische und betriebliche Vorschriften

Die speziellen Bestimmungen zur Gewährleistung der Durchführbarkeit und der Regelmäßigkeit der Flüge (insbesondere Ersatzflugzeuge und -besatzungen) werden näher ausgeführt werden.

Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft werden darauf hingewiesen, dass der Betrieb unter Missachtung der oben genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen neben der vorgesehenen verwaltungsbehördlichen und/oder gerichtlichen Ahndung deren Ausschluss von allen unter die Zuständigkeit der Gebietskörperschaft Korsika fallenden Ausschreibungen während einer Dauer von mindestens fünf Jahren zur Folge haben kann.

e) Arbeitsrechtliche Bedingungen

Gemäß den Bestimmungen des Arbeitsrechts (Artikel L 1224-1) muss das Luftverkehrsunternehmen mitteilen, welche arbeitsrechtlichen Bedingungen für das vorhandene Personal gelten werden.

Mitteilung der Kommission im Rahmen der Durchführung der Richtlinie 95/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Aufzüge

(Text von Bedeutung für den EWR)

(Veröffentlichung der Titel und der Bezugsdaten der harmonisierten Normen im Sinne dieser Richtlinie)

(2008/C 273/09)

ENO ⁽¹⁾	Referenz und Titel der Norm (und Referenzdokument)	Erste Veröffentlichung ABl.	Referenz der ersetzten Norm	Datum der Beendigung der Annahme der Konformitäts- vermutung für die ersetzte Norm (Anmerkung 1)
CEN	EN 81-1:1998 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen — Teil 1: Elektrisch betriebene Personen- und Lastenaufzüge	31.3.1999	—	
	EN 81-1:1998/A2:2004	6.8.2005	Anmerkung 3	Datum abgelaufen (6.8.2005)
	EN 81-1:1998/A1:2005	2.8.2006	Anmerkung 3	Datum abgelaufen (2.8.2006)
	EN 81-1:1998/AC:1999			
CEN	EN 81-2:1998 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen — Teil 2: Hydraulisch betriebene Personen- und Lastenaufzüge	31.3.1999	—	
	EN 81-2:1998/A2:2004	6.8.2005	Anmerkung 3	Datum abgelaufen (6.8.2005)
	EN 81-2:1998/A1:2005	2.8.2006	Anmerkung 3	Datum abgelaufen (2.8.2006)
	EN 81-2:1998/AC:1999			
CEN	EN 81-28:2003 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen — Aufzüge für den Personen- und Gütertransport — Teil 28: Fern-Notruf für Personen- und Lastenaufzüge	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-58:2003 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen — Überprüfung und Prüfverfahren — Teil 58: Prüfung der Feuerwiderstandsfähigkeit von Fahrschachttüren	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-70:2003 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen — Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge — Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen	6.8.2005	—	
	EN 81-70:2003/A1:2004	6.8.2005		
CEN	EN 81-71:2005 + A1:2006 Sicherheitsregeln für Konstruktion und Einbau von Aufzügen — Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge — Teil 71: Schutzmaßnahmen gegen mutwillige Zerstörung	11.10.2007	—	
	EN 81-71:2005 + A1:2006	11.10.2007	Anmerkung 3	11.10.2007

ENO ⁽¹⁾	Referenz und Titel der Norm (und Referenzdokument)	Erste Veröffentlichung ABl.	Referenz der ersetzten Norm	Datum der Be- endigung der Annahme der Konformitäts- vermutung für die ersetzte Norm (Anmerkung 1)
CEN	EN 81-72:2003 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen — Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge — Teil 72: Feuerwehraufzüge	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-73:2005 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen — Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge — Teil 73: Verhalten von Aufzügen im Brandfall	2.8.2006	—	
CEN	EN 12016:2004 Elektromagnetische Verträglichkeit — Produktfamilien-Norm für Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige — Störfestigkeit	6.8.2005	EN 12016:1998	Datum abge- laufen (30.6.2006)
	EN 12016:2004/A1:2008	Dies ist die erste Veröffentlichung	Anmerkung 3	28.12.2009
CEN	EN 12385-3:2004 Drahtseile aus Stahldraht — Sicherheit — Teil 3: Informationen für Gebrauch und Instandhaltung	11.10.2007	—	
	EN 12385-3:2004/A1:2008	Dies ist die erste Veröffentlichung	Anmerkung 3	28.12.2009
CEN	EN 12385-5:2002 Drahtseile aus Stahldraht — Sicherheit — Teil 5: Litzenseile für Aufzüge	6.8.2005	—	
	EN 12385-5:2002/AC:2005			
CEN	EN 13015:2001 Instandhaltung von Aufzügen und Fahrtreppen — Regeln für Instandhaltungsanweisungen	10.2.2004	—	
	EN 13015:2001/A1:2008	Dies ist die erste Veröffentlichung	Anmerkung 3	28.12.2009
CEN	EN 13411-7:2006 Endverbindungen für Drahtseile aus Stahldraht — Sicherheit — Teil 7: Symmetrische Seilschlösser	13.12.2006	—	

(¹) ENO: Europäische Normungsorganisation:

— CEN: rue de Stassart 36, B-1050 Brussels, Tel. (32-2) 550 08 11; Fax (32-2) 550 08 19 (<http://www.cenorm.be>).

— Cenelec: rue de Stassart 35, B-1050 Brussels, Tel. (32-2) 519 68 71; Fax (32-2) 519 69 19 (<http://www.cenelec.org>).

— ETSI: 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis, Tel. (33) 492 94 42 00; Fax (33) 493 65 47 16 (<http://www.etsi.org>).

Anmerkung 1: Allgemein wird das Datum der Beendigung der Annahme der Konformitätsvermutung das Datum der Zurücknahme sein („Dow“), das von der europäischen Normungsorganisation bestimmt wird, aber die Benutzer dieser Normen werden darauf aufmerksam gemacht, daß dies in bestimmten Ausnahmefällen anders sein kann.

Anmerkung 3: Wenn es Änderungen gibt, dann besteht die betroffene Norm aus EN CCCC:YYYY, ihren vorangegangenen Änderungen, falls vorhanden und der zitierten neuen Änderung. Die ersetzte Norm (Spalte 3) besteht folglich aus der EN CCCC:YYYY und ihren vorangegangenen Änderungen, falls vorhanden, aber ohne die zitierte neue Änderung. Ab dem festgelegten Datum besteht für die ersetzte Norm nicht mehr die Konformitätsvermutung mit den grundsätzlichen Anforderungen der Richtlinie.

HINWEIS:

- Alle Anfragen zur Lieferung der Normen müssen an eine dieser europäischen Normenorganisationen oder an eine Nationalnormenorganisation gerichtet werden, deren Liste sich im Anhang der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ befindet, welche durch die Richtlinie 98/48/EG ⁽²⁾ geändert wurde.
- Die Veröffentlichung der Bezugsdaten im *Amtsblatt der Europäischen Union* bedeutet nicht, dass die Normen in allen Sprachen der Gemeinschaft verfügbar sind.
- Dieses Verzeichnis ersetzt die vorhergegangenen, im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Verzeichnisse. Die Kommission sorgt für die Aktualisierung dieses Verzeichnisses.

Mehr Information unter:

<http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/>

⁽¹⁾ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

⁽²⁾ ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18.

V

(Bekanntmachungen)

VERWALTUNGSVERFAHREN

KOMMISSION

Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Arbeitsprogrammes 2009 des 7. Rahmenprogramms (EG) für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration

(2008/C 273/10)

Hiermit wird zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Arbeitsprogrammes 2009 des spezifischen Programmes „Kapazitäten“ des 7. Rahmenprogramms der Europäischen

Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (2007-2013) aufgefordert. Für folgende Einzelaufforderungen werden Vorschläge erbeten (Fristen und Mittelausstattung sind dem Wortlaut der Aufforderungen zu entnehmen, die auf den CORDIS-Internetseiten veröffentlicht sind):

Spezifisches Programm „Kapazitäten“

Teil	Kennnummer der Aufforderung
4. Forschungspotenzial	FP7-REGPOT-2009-1
	FP7-REGPOT-2009-2

Diese Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen entsprechen dem Arbeitsprogramm, das die Kommission mit den Beschlüssen K(2008) 4566 vom 26. August 2008 verabschiedet hat.

Praktische Einzelheiten zu den Aufforderungen, dem Arbeitsprogramm und der Leitfaden für Antragsteller sind über die Internetseite CORDIS zugänglich: <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

KOMMISSION

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**(Sache COMP/M.5307 — Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1% Logement/SGRHVS)****Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2008/C 273/11)

1. Am 16. Oktober 2008 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Accueil Partenaires („Accueil Partenaires“, Frankreich), das zur Gruppe ACCOR („Accor“, Frankreich) gehört, die Caisse des Dépôts et Consignations („CDC“, Frankreich) und das Unternehmen RHVS 1% Logements („RHVS“, Frankreich), das von einer Reihe branchenübergreifender Ausschüsse in Frankreich kontrolliert werden, erwerben im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung durch Erwerb von Anteilen an einem neu gegründeten Gemeinschaftsunternehmen die gemeinsame Kontrolle über das Unternehmen SGRHVS („SGRHVS“, Frankreich).

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Accueil Partenaires: Verwaltung und Betrieb von vorübergehenden Unterkünften, Hoteldiensten und verbundenen Diensten,
- CDC: öffentliches Unternehmen im Dienste des allgemeinen Interesses, Versicherungen, Immobilien, Kapitalanlagen und Dienste für juristische und natürliche Personen,
- RHVS: Strukturierung des Engagements von Arbeitgebern im Wohnungsbau,
- SGRHVS: Bereitstellung von Unterkünften für Personen mit geringem Einkommen.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Verordnung (EG) Nr. 139/2004 fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor. Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽²⁾ in Frage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach Veröffentlichung dieser Anmeldung eingehen. Sie können der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.5307 — Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1% Logement/SGRHVS per Fax (Fax-Nr. (32-2) 296 43 01 oder 296 72 44) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
J-70
B-1049 Brüssel

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

⁽²⁾ ABl. C 56 vom 5.3.2005, S. 32.

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**(Sache COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2008/C 273/12)

1. Am 21. Oktober 2008 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen STMicroelectronics NV („STM“, Niederlande) und das Unternehmen Telefonaktiebolaget LM Ericsson („Ericsson“, Schweden) erwerben im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung durch Erwerb von Anteilen an einem neugegründeten Gemeinschaftsunternehmen die gemeinsame Kontrolle über die Unternehmen JVD (Schweiz) und JVS (Schweiz).
2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - STM: Halbleiter, von diskreten Dioden und Transistoren bis hin zu komplexen Ein-Chip-Systemen und kompletten elektronischen Plattformen,
 - Ericsson: Telekommunikationsprodukte, von Netzwerken und Multimedialösungen bis hin zu professionellen Diensten und anderen Kommunikationsprodukten wie Mobiltelefonen.
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Verordnung (EG) Nr. 139/2004 fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.
4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach Veröffentlichung dieser Anmeldung eingehen. Sie können der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV per Fax (Fax-Nr. (32-2) 296 43 01 oder 296 72 44) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
J-70
B-1049 Brüssel

(¹) ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV)
Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 273/13)

1. Am 17. Oktober 2008 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Die Unternehmen Omron Corporation („Omron“, Japan) und Ficosa International SA („Ficosa“, Spanien) erwerben im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung durch Erwerb von Anteilen indirekt die gemeinsame Kontrolle über ein neu gegründetes Joint Venture („JV“, Deutschland).

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Omron: Herstellung von Steuergeräten, Automatisierungssystemen, elektronischen Komponenten, Fahrscheinautomaten, medizinischen Geräten, elektronischen Komponenten für Kraftfahrzeuge,
- Ficosa: Forschung, Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Fahrzeugsystemen und -bauteilen (z. B. Rückspiegel),
- JV: Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von modernen Fahrerassistenzsystemen (ADAS).

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Verordnung (EG) Nr. 139/2004 fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor. Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽²⁾ in Frage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach Veröffentlichung dieser Anmeldung eingehen. Sie können der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV per Fax (Fax-Nr. (32-2) 296 43 01 oder 296 72 44) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
J-70
B-1049 Brüssel

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

⁽²⁾ ABl. C 56 vom 5.3.2005, S. 32.

HINWEIS FÜR DEN LESER

Nach entsprechendem Beschluss der Organe entfällt künftig der Hinweis auf die letzte Änderung der zitierten Rechtsakte.

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich in den hier veröffentlichten Texten Verweise auf Rechtsakte auf die jeweils geltende Fassung der Rechtsakte.