

Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

## Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα	Σελίδα
	<b>I Ανακοινώσεις</b>	
	<b>Επιτροπή</b>	
2003/C 278/01	Ισοτιμίες του ευρώ .....	1
2003/C 278/02	Κοινοποίηση βάσει του άρθρου 95 παράγραφοι 4 και 5 της συνθήκης ΕΚ — Αίτηση για την έγκριση της θέσπισης εθνικών διατάξεων ασυμβίβαστων με ένα μέτρο κοινοτικής εναρμόνισης <sup>(1)</sup> .....	2
2003/C 278/03	Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.3273 — First/Keolis/TPE JV) <sup>(1)</sup> .....	3
2003/C 278/04	Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.3313 — CRH/SAMSE/Doras) — Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία <sup>(1)</sup> .....	4
2003/C 278/05	Ανακοίνωση της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου — Τροποποίηση από το Ηνωμένο Βασίλειο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ Γλασκώβης και Campbeltown και Γλασκώβης και Tiree <sup>(1)</sup> .....	5
2003/C 278/06	Ανακοίνωση της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου — Τροποποίηση από το Ηνωμένο Βασίλειο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την τακτική αεροπορική γραμμή μεταξύ Γλασκώβης και Barra <sup>(1)</sup> .....	6

## II Προπαρασκευαστικές πράξεις

.....

Ανακοίνωση αριθ.

Περιεχόμενα (συνέχεια)

Σελίδα

III Πληροφορίες

**Επιτροπή**

2003/C 278/07

Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών — Πρόσκληση υποβολής προσφορών που προκηρύσσει η Γαλλία, κατά το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Dijon και Clermont-Ferrand <sup>(1)</sup> .....

7



---

<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## I

(Ανακοινώσεις)

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

**Ισοτιμίες του ευρώ <sup>(1)</sup>****18 Νοεμβρίου 2003**

(2003/C 278/01)

**1 ευρώ =**

Νομισματική μονάδα		Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα		Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,1778	LVL	λετονικό λατ	0,6487
JPY	ιαπωνικό γιεν	128,17	MTL	μαλτέζικη λίρα	0,4283
DKK	δανική κορόνα	7,4384	PLN	πολωνικό ζλότι	4,5973
GBP	λίρα στερλίνα	0,69705	ROL	ρουμανικό λεί	39 895
SEK	σουηδική κορόνα	8,9665	SIT	σλοβενικό τόλαρ	236,11
CHF	ελβετικό φράγκο	1,5568	SKK	σλοβακική κορόνα	40,935
ISK	ισλανδική κορόνα	89,16	TRL	τουρκική λίρα	1 725 697
NOK	νορβηγική κορόνα	8,189	AUD	αυστραλιανό δολάριο	1,6412
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9468	CAD	καναδικό δολάριο	1,5424
CYP	κυπριακή λίρα	0,58323	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	9,138
CZK	τσεχική κορόνα	32,085	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο	1,8652
EEK	εσθονική κορόνα	15,6466	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	2,0285
HUF	ουγγρικό φιορίνι	257,20	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν	1 390,39
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4527	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	7,9199

(<sup>1</sup>) Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

**Κοινοποίηση βάσει του άρθρου 95 παράγραφοι 4 και 5 της συνθήκης ΕΚ****Αίτηση για την έγκριση της θέσπισης εθνικών διατάξεων ασυμβίβαστων με ένα μέτρο κοινοτικής εναρμόνισης**

(2003/C 278/02)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(Αριθ. κοινοποίησης 2003/A/9171)

1. Η Δημοκρατία της Αυστρίας κοινοποίησε στην Επιτροπή με την επιστολή της της 23ης Σεπτεμβρίου 2003 τις περιφερειακές διατάξεις που αφορούν την «Πράξη του Salzburg για την απαγόρευση της γενετικής μηχανικής» τη θέσπιση της οποίας κρίνει αναγκαία κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της οδηγίας 2001/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σκόπιμη ελευθέρωση γενετικώς τροποποιημένων οργανισμών στο περιβάλλον<sup>(1)</sup>. Η Επιτροπή έλαβε την κοινοποίηση της Αυστρίας στις 24 Σεπτεμβρίου 2003.

2. Το άρθρο 95 παράγραφος 4 της συνθήκης αναφέρει τα εξής: «Όταν, αφού το Συμβούλιο ή η Επιτροπή θεοπίσουν ένα μέτρο εναρμόνισης, ένα κράτος μέλος θεωρεί αναγκαίο να διατηρήσει εθνικές διατάξεις που δικαιολογούνται από τις επιτακτικές ανάγκες που προβλέπονται στο άρθρο 30 ή διατάξεις σχετικές με την προστασία του περιβάλλοντος ή του χώρου εργασίας, τις κοινοποιεί στην Επιτροπή, καθώς και τους λόγους διατήρησής τους.»

3. Το άρθρο 95 παράγραφος 5 της συνθήκης αναφέρει τα εξής: «Εάν, μετά την εκ μέρους του Συμβουλίου ή της Επιτροπής θέσπιση μέτρου εναρμόνισης, ένα κράτος μέλος θεωρεί αναγκαία τη θέσπιση εθνικών διατάξεων βάσει νέων επιστημονικών στοιχείων σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος ή του χώρου εργασίας, για λόγους οι οποίοι συντρέχουν μόνον στην περίπτωση του και οι οποίοι έχουν ανακύψει μετά τη θέσπιση του μέτρου εναρμόνισης, κοινοποιεί στην Επιτροπή τις μελετώμενες διατάξεις καθώς και τους λόγους που υπαγορεύουν τη θέσπισή τους.»

4. Το άρθρο 95 παράγραφος 6 της συνθήκης αναφέρει ότι «η Επιτροπή, εντός έξι μηνών από τις κοινοποιήσεις εγκρίνει ή απορρίπτει τις εν λόγω εθνικές διατάξεις, αφού εξακριβώσει κατά πόσον αποτελούν μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ή συγκαλυμμένο περιορισμό του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών και κατά πόσον συνιστούν εμπόδιο στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.»

5. Το σχέδιο πράξης<sup>(2)</sup> ασχολείται κατά κύριο λόγο με την προστασία της φύσης και του περιβάλλοντος, της φυσικής βιοποικιλότητας και της βιολογικής παραγωγής. Επίσης, επιδιώκει την απαγόρευση της καλλιέργειας γενετικώς τροποποιημένων σπόρων (συμπεριλαμβανόμενων γενετικώς τροποποιημένων σπόρων με κοι-

νοτική έγκριση) και τη χρήση γενετικώς τροποποιημένων ζώων για τους σκοπούς της εκτροφής και ιδίως την ελευθέρωσή τους για τους σκοπούς της θήρας και της αλιείας. Το σχέδιο πράξης επιτρέπει ωστόσο αυτές τις δραστηριότητες εάν εκτελούνται σε εγκαταστάσεις που προορίζονται για εγχειρήματα σε περιορισμένο χώρο. Εξάλλου, καθιερώνει αντισταθμιστικούς μηχανισμούς προς κάλυψη των οικονομικών συνεπειών λόγω της ύπαρξης ΓΤΟ στα συμβατικά προϊόντα. Η πράξη θεωρείται ότι έχει προσωρινό χαρακτήρα και ότι εφαρμόζεται επί μία τριετία.

6. Η περιφερειακή κυβέρνηση του Salzburg θεωρεί αναγκαία τη θέσπιση μέτρων τα οποία να προορίζονται για την προστασία της βιολογικής και παραδοσιακής παραγωγής γεωργικών προϊόντων καθώς και των φυτικών και ζωικών γενετικών πόρων από υβριδισμό με ΓΤΟ. Τα μέτρα αυτά βασίζονται στο γεγονός ότι οι αρχές του Salzburg θεωρούν ότι προς το παρόν δεν έχει διευθετηθεί, σε σημαντικό βαθμό, το ζήτημα της συνύπαρξης των μεθόδων γεωργικής παραγωγής με χρήση ΓΤ με αυτές που δεν κάνουν χρήση ΓΤ. Το σχέδιο Πράξης στηρίζεται σε τρεις μελέτες, οι οποίες φέρεται να ισχυρίζονται ότι είναι απαραίτητη η απαγόρευση των ΓΤΟ για το Salzburg δεδομένου ότι είναι πρακτικά αδύνατο να ληφθούν μέτρα για τη συνύπαρξη και υπάρχει ελλιπής γνώση των πιθανών κινδύνων που σχετίζονται με τους ΓΤΟ<sup>(3)</sup>. Επιπλέον, οι επεξηγήσεις που επισυνάπτονται στο σχέδιο Πράξης περιγράφουν συνοπτικά την ιδιαιτερότητα του οικοσυστήματος της περιοχής του Salzburg και των γεωργικών πρακτικών σε αυτήν, οι οποίες θεωρούνται από τις περιφερειακές αρχές ως ιδιαίτερες συνθήκες οι οποίες αιτιολογούν παρέκκλιση από την οδηγία 2001/18/ΕΚ.

7. Η Επιτροπή υπενθυμίζει στους ενδιαφερόμενους ότι οι πιθανές παρατηρήσεις σε συνάρτηση με την κοινοποίηση της Αυστρίας θα εξετασθούν μόνον εάν τις λάβει το αργότερο εντός προθεσμίας ενός μηνός από τη χρονική στιγμή της δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Η Επιτροπή διατηρεί εξάλλου το δικαίωμα να κοινοποιήσει στη Δημοκρατία της Αυστρίας κάθε σχετική παρατήρηση που θα της υποβληθεί.

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 106 της 17.4.2001, σ. 1-39.

(<sup>2</sup>) Σχέδιο πράξης περί απαγόρευσης της καλλιέργειας γενετικώς τροποποιημένων σπόρων προς σπορά και φυτικού υλικού προς φύτευση και χρήσης διαγονιδιακών ζώων για τους σκοπούς της εκτροφής καθώς και ελευθέρωσης διαγονιδιακών ζώων ειδικά για τους σκοπούς της θήρας και της αλιείας [Πράξη του Salzburg περί απαγορεύσεως της γενετικής μηχανικής (Γερμανικό ακρωνύμιο: GTVG)].

(<sup>3</sup>) Οι τρεις μελέτες είναι: «GM-free areas of farming: conception and analysis of scenarios and steps for realisation» (περιοχές καλλιέργειας ελεύθερες από ΓΤΟ: χάραξη και ανάλυση των εναλλακτικών σεναρίων και των βημάτων υλοποίησης), Werner Müller, 28 Απριλίου 2002 (εκπονήθηκε για λογαριασμό της Διεύθυνσης για το περιβάλλον της περιοχής της Άνω Αυστρίας και του ομοσπονδιακού Υπουργείου Κοινωνικής Ασφάλισης και Γενεών). «Scenario of coexistence of genetically modified, conventional and organic crops in European agriculture», (σενάριο συνύπαρξης γενετικώς τροποποιημένων, συμβατικών και βιολογικών καλλιεργειών στην ευρωπαϊκή γεωργία), Κοινό Κέντρο Ερευνών, Μάιος 2002. «Report from the Working Group on the co-existence of genetically modified crops with conventional and organic crops» (Έκθεση της ομάδας εργασίας για τη συνύπαρξη γενετικώς τροποποιημένων καλλιεργειών με συμβατικές και βιολογικές καλλιέργειες), Δανικό Ινστιτούτο Γεωπονίας, 10 Ιανουαρίου 2003.

8. Περαιτέρω πληροφορίες αναφορικά με την κοινοποίηση μπορεί να ζητηθούν από το:

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit  
Abteilung C2/1  
A-1010 Wien, Stubenring 1  
Τηλ. (43-1) 711 00 58 96  
Φαξ (43-1) 715 96 51 ή (43-1) 712 06 80  
E-mail: post@bwt.bmwa.gv.at

Αρμόδιος για επικοινωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή:

Hervé Martin  
European Commission  
Directorate General «Environment»  
Unit C4  
BU5 02/137  
B-1049 Brussels  
Τηλ. (32-2) 296 54 44  
Φαξ (32-2) 299 10 67  
E-mail: herve.martin@cec.eu.int

**Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης**  
**(Υπόθεση COMP/M.3273 — First/Keolis/TPE JV)**  
(2003/C 278/03)

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

1. Στις 6 Νοεμβρίου 2003, η Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση μιας προτεινόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97 <sup>(2)</sup>, με την οποία η επιχείρηση FirstGroup plc, UK («First») και η επιχείρηση Via G.T.I. UK Limited, London («Keolis»), που ελέγχεται από τη γαλλική SNCF, αποκτούν, με την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ανωτέρω κανονισμού κοινό έλεγχο της επιχείρησης TransPennine Express JV (TPE JV) με αγορά στοιχείων του ενεργητικού.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

- First: με έδρα στο Ηνωμένο Βασίλειο, όμιλος διεθνών μεταφορών με λεωφορεία και σιδηροδρόμους,
- Keolis: μεταφορές επιβατών στην Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένων μεταφορών με λεωφορεία, σιδηροδρόμους και επαρχιακούς σιδηροδρόμους,
- TPE JV: άδειες εκμετάλλευσης (franchises) μεταφορών με σιδηροδρόμους/λεωφορεία στο Ηνωμένο Βασίλειο.

3. Κατά την προκαταρκτική εξέταση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση θα μπορούσε να εμπίσει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν οποιοσδήποτε παρατηρήσεις για την προτεινόμενη συγκέντρωση στην Επιτροπή.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την αναφορά COMP/M.3273 — First/Keolis/TPE JV. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ [αριθ. (32-2) 296 43 01 ή 296 72 44] ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή,  
Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού,  
Μητρώο Συγχωνεύσεων,  
J-70,  
B-1049 Βρυξέλλες.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 395 της 30.12.1989, σ. 1· διορθωτικό στην ΕΕ L 257 της 21.9.1990, σ. 13.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 180 της 9.7.1997, σ. 1· διορθωτικό στην ΕΕ L 40 της 13.2.1998, σ. 17.

**Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης**  
**(Υπόθεση COMP/M.3313 — CRH/SAMSE/Doras)**

**Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία**

(2003/C 278/04)

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

1. Στις 7 Νοεμβρίου 2003, η Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση μιας προτεινόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97 <sup>(2)</sup>, με την οποία οι επιχειρήσεις CRH France SA («CRH», Γαλλία που ανήκει στον όμιλο CRH, και η SAMSE SA («SAMSE», Γαλλία) αποκτούν με την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1β του κανονισμού του Συμβουλίου κοινό έλεγχο του συνόλου της G. Doras SA («Doras», Γαλλία) με αγορά μετοχών σε μία νεοδημιουργηθείσα κοινή αυτόνομη επιχείρηση.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

- CRH: παραγωγή και εμπορία οικοδομικών υλικών
- SAMSE: παραγωγή οικοδομικών υλικών και λιανικό εμπόριο τύπου «Κάνε το μόνος σου»
- Doras: παραγωγή και εμπορία οικοδομικών υλικών.

3. Κατά την προκαταρκτική εξέταση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση θα μπορούσε να εμπέσει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής <sup>(3)</sup> σχετικά με μια απλοποιημένη διαδικασία αντιμετώπισης ορισμένων συγκεντρώσεων βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 σημειώνεται ότι η παρούσα υπόθεση είναι υποψήφια για να αντιμετωπιστεί βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στην ανακοίνωση.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν οποιοσδήποτε παρατηρήσεις για την προτεινόμενη συγκέντρωση στην Επιτροπή.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την αναφορά COMP/M.313 — CRH/SAMSE/Doras. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ [αριθ. (32-2) 296 43 01 ή 296 72 44] ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή,  
Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού,  
Μητρώο Συγχωνεύσεων,  
J-70,  
B-1049 Βρυξέλλες.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 395 της 30.12.1989, σ. 1· διορθωτικό στην ΕΕ L 257 της 21.9.1990, σ. 13.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 180 της 9.7.1997, σ. 1· διορθωτικό στην ΕΕ L 40 της 13.2.1998, σ. 17.

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 217 της 29.7.2000, σ. 32.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 4 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΣΤΟΙΧΕΙΟ α) ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Τροποποίηση από το Ηνωμένο Βασίλειο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ Γλασκώβης και Campbeltown και Γλασκώβης και Tiree

(2003/C 278/05)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. Το Ηνωμένο Βασίλειο αποφάσισε να τροποποιήσει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ Γλασκώβης και Campbeltown και Γλασκώβης και Tiree, όπως παρατίθενται στις ανακοινώσεις που δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 387/06 και C 387/07 της 21ης Δεκεμβρίου 1996, όπως τροποποιήθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 355/03 της 8ης Δεκεμβρίου 1999 και αριθ. C 310/07 της 13ης Δεκεμβρίου 2002, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών.

2. ΟΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ:

— *Ελάχιστη συχνότητα πτήσεων*

— Δύο δρομολόγια μετ' επιστροφής ημερησίως, πλην Σαββάτου και Κυριακής, μεταξύ Γλασκώβης και Campbeltown· και

— Ένα δρομολόγιο μετ' επιστροφής ημερησίως, πλην Κυριακής, μεταξύ Γλασκώβης και Tiree.

— *Μεταφορική ικανότητα*

— Η μεταφορική ικανότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται στο **δρομολόγιο μεταξύ Γλασκώβης και Campbeltown από Δευτέρα έως Παρασκευή** δεν πρέπει να είναι κατώτερη των 14 θέσεων (Γλασκώβη προς Campbeltown) και των 16 θέσεων (Campbeltown προς Γλασκώβη)·

— Η μεταφορική ικανότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται στο **δρομολόγιο μεταξύ Γλασκώβης και Tiree από Δευτέρα έως Σάββατο** δεν πρέπει να είναι κατώτερη των 13 θέσεων (Γλασκώβη προς Tiree) και των 16 θέσεων (Tiree προς Γλασκώβη)·

(Ο αερομεταφορέας που έχει τώρα την εκμετάλλευση των γραμμών αυτών προβλέπει την κράτηση μίας θέσης για τις ανάγκες του ταχυδρομείου σε όλα τα δρομολόγια αναχώρησης από Γλασκώβη προς Tiree. Κάτι τέτοιο υπόκειται, ωστόσο, σε χωριστό διακανονισμό στο πλαίσιο της σύμβασης).

— *Ναύλοι*

Οι προτάσεις πρέπει να περιλαμβάνουν την ευχέρεια επιλογής μεταξύ δύο τιμών εισιτηρίου, ως εξής:

1) Για το δρομολόγιο από **Γλασκώβη προς Campbeltown**, μία τιμή απλού εισιτηρίου που δεν υπερβαίνει τις 54 λίρες στερλίνες και μια δεύτερη τιμή απλού εισιτηρίου που δεν υπερβαίνει τις 50 λίρες στερλίνες (εξαιρουμένων του φόρου επιβατών και των τελών ασφαλείας)· και

2) Για το δρομολόγιο από **Γλασκώβη προς Tiree**, μία τιμή απλού εισιτηρίου που δεν υπερβαίνει τις 79 λίρες στερλίνες και μια δεύτερη τιμή απλού εισιτηρίου που δεν υπερβαίνει τις 62 λίρες στερλίνες (εξαιρουμένων του φόρου επιβατών και των τελών ασφαλείας).

Ο ανώτατος ναύλος στα δρομολόγια επιτρέπεται να αυξάνεται άπαξ ετησίως, μετά από προηγούμενη γραπτή συγκατάθεση των υπουργών της Σκωτίας, ανάλογα με τον Δείκτη Τιμών λιανικής πώλησως του Ηνωμένου Βασιλείου (για όλα τα είδη) ή οιονδήποτε άλλο δείκτη τον αντικαταστήσει.

Καμία περαιτέρω αλλαγή δεν δύναται να επέλθει στις τιμές των ναύλων χωρίς την προηγούμενη γραπτή συγκατάθεση των υπουργών της Σκωτίας.

Ο νέος ανώτατος ναύλος κάθε δρομολογίου πρέπει να κοινοποιείται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και δεν εφαρμόζεται πριν από την κοινοποίησή του στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία μπορεί να τον δημοσιεύσει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 4 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΣΤΟΙΧΕΙΟ α) ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**Τροποποίηση από το Ηνωμένο Βασίλειο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την τακτική αεροπορική γραμμή μεταξύ Γλασκώβης και Barra**

(2003/C 278/06)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. Το Ηνωμένο Βασίλειο αποφάσισε να τροποποιήσει περαιτέρω τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την τακτική αεροπορική γραμμή μεταξύ Γλασκώβης και Barra, όπως παρατίθενται στην ανακοίνωση που δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 387/06 της 21ης Δεκεμβρίου 1996, όπως τροποποιήθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 355/04 της 8ης Δεκεμβρίου 1999 και C 310/08 της 13ης Δεκεμβρίου 2002, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών.

2. ΟΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ:

— *Ελάχιστη συχνότητα πτήσεων*

Ένα δρομολόγιο μετ' επιστροφής ημερησίως, πλην Κυριακής, μεταξύ Γλασκώβης και Barra.

— *Μεταφορική ικανότητα*

Η μεταφορική ικανότητα του χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους δεν πρέπει να είναι κατώτερη:

— των 12 θέσεων στο δρομολόγιο από Γλασκώβη προς Barra και των 15 θέσεων στο δρομολόγιο από Barra προς Γλασκώβη (από Δευτέρα έως Παρασκευή)· και

— των 10 θέσεων στο δρομολόγιο από Γλασκώβη προς Barra και των 15 θέσεων στο δρομολόγιο από Barra προς Γλασκώβη (το Σάββατο).

(Ο αερομεταφορέας που έχει τώρα την εκμετάλλευση της γραμμής αυτής προβλέπει την κράτηση δύο θέσεων για τις ανάγκες του ταχυδρομείου σε όλα τα δρομολόγια αναχώρησης από Γλασκώβη. Κάτι τέτοιο υπόκειται, ωστόσο, σε χωριστό διακανονισμό στο πλαίσιο της σύμβασης).

— *Τύπος χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους*

Το χρησιμοποιούμενο αεροσκάφος θα πρέπει να είναι κατάλληλο για προσγείωση στον πρόχειρο διάδρομο του Barra, ο οποίος βρίσκεται στην ακτή Traigh Mhor.

— *Ναύλοι*

Οι προτάσεις πρέπει να περιλαμβάνουν την ευχέρεια επιλογής μεταξύ δύο τιμών εισιτηρίου, ως εξής:

— Μία τιμή απλού εισιτηρίου που δεν υπερβαίνει τις 101 λίρες στερλίνες και μια δεύτερη τιμή απλού εισιτηρίου που δεν υπερβαίνει τις 71 λίρες στερλίνες (εξαιρουμένων του φόρου επιβατών και των τελών ασφαλείας).

Ο ανώτατος ναύλος στο δρομολόγιο επιτρέπεται να αυξάνεται άπαξ ετησίως, μετά από προηγούμενη γραπτή συγκατάθεση των υπουργών της Σκωτίας, ανάλογα με τον Δείκτη Τιμών λιανικής πώλησως του Ηνωμένου Βασιλείου (για όλα τα είδη) ή οιονδήποτε άλλο δείκτη τον αντικαταστήσει.

Καμία περαιτέρω αλλαγή δεν δύναται να επέλθει στις τιμές των ναύλων χωρίς την προηγούμενη γραπτή συγκατάθεση των υπουργών της Σκωτίας.

Ο νέος ανώτατος ναύλος του δρομολογίου πρέπει να κοινοποιείται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και δεν εφαρμόζεται πριν από την κοινοποίησή του στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία μπορεί να τον δημοσιεύσει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.



## III

(Πληροφορίες)

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών

**Πρόσκληση υποβολής προσφορών που προκηρύσσει η Γαλλία, κατά το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Dijon και Clermont-Ferrand**

(2003/C 278/07)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. **Εισαγωγή:** Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, η Γαλλία αποφάσισε να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ Dijon και Clermont-Ferrand. Τα απαιτούμενα πρότυπα, γι' αυτές τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* C 277 της 18.11.2003.

Εφόσον την 1η Μαρτίου 2004, κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν πρόκειται να αρχίσει την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Dijon και Clermont-Ferrand, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και χωρίς να ζητεί χρηματοδοτική αντιστάθμιση, η Γαλλία αποφάσισε, στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εν λόγω κανονισμού, να περιορίσει την πρόσβαση σε έναν μόνον αερομεταφορέα και να παραχωρήσει, κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών, το δικαίωμα εκμετάλλευσης αυτών των γραμμών από την 1η Απριλίου 2004.

2. **Αντικείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η εκτέλεση, από την 1η Απριλίου 2004, τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Dijon και Clermont-Ferrand, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, όπως δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* C 277 της 18.11.2003.

3. **Συμμετοχή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών:** Η συμμετοχή είναι ανοικτή σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς κατόχους ισχύουσας αδείας εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων.

4. **Διαδικασία της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ), ε), στ), ζ), η) και θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

5. **Φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Οι πλήρης φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ο οποίος περιέχει το συγκεκριμένο κανονισμό της πρόσκλησης υποβο-

λής προσφορών και τη σύμβαση ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με το τεχνικό της παράρτημα (κείμενο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*), μπορεί να ζητηθεί χωρίς καμία επιβάρυνση από την ακόλουθη διεύθυνση:

Chambre de commerce et d'industrie de Dijon, 1, place du Théâtre, BP 370, F-21010 Dijon Cedex. Τηλ. (33) 3 80 65 92 84. Τέλεφαξ (33) 3 80 65 37 09. URL: [www.dijon.cci.fr](http://www.dijon.cci.fr).

6. **Χρηματοδοτική αντιστάθμιση:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι πρέπει να αναφέρεται ρητά το ποσό που ζητείται ως χρηματοδοτική αντιστάθμιση για την εκμετάλλευση της γραμμής επί τρία έτη, αρχής γενομένης από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης (με ετήσιο αναλυτικό λογαριασμό). Το ακριβές ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης που θα χορηγηθεί τελικά καθορίζεται εσχίων εκ των υστέρων, συναρτήσει των δαπανών και των εσόδων που θα προέλθουν όντως από τη γραμμή, εντός των ορίων που περιέχει η προσφορά.

Το ανώτατο αυτό ποσό δεν αναθεωρείται παρά μόνον σε περίπτωση απρόβλεπτης τροποποίησης των όρων εκμετάλλευσης.

Οι ετήσιες πληρωμές γίνονται υπό μορφή προκαταβολών και υπολοίπου τελικής εκκαθάρισης, για την καταβολή του οποίου απαιτείται έγκριση των λογαριασμών του μεταφορέα για τη συγκεκριμένη γραμμή και επαλήθευση της εκτέλεσης της γραμμής υπό τους όρους που προβλέπονται στο σημείο 8 κατωτέρω.

Σε περίπτωση λύσης της σύμβασης πριν από την κανονική λήξη της, εφαρμόζονται οι διατάξεις του σημείου 8 του συντομότερο δυνατόν, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η καταβολή στο μεταφορέα του υπολοίπου της οφειλόμενης χρηματοδοτικής αντιστάθμισης, της οποίας το μέγιστο όριο που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο μειώνεται ενδεχομένως κατ' αναλογία της πραγματικής διάρκειας της εκμετάλλευσης.

7. **Διάρκεια της σύμβασης:** Η διάρκεια της σύμβασης (σύμβαση ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας) είναι τριετής, αρχής γενομένης από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών που περιγράφονται στο σημείο 2 της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προσφορών.

8. **Επαλήθευση της εκτέλεσης της γραμμής και των λογαριασμών του αερομεταφορέα:** Η παροχή της υπηρεσίας και η αναλυτική λογιστική του μεταφορέα για το συγκεκριμένο δρομολόγιο εξετάζονται τουλάχιστον μία φορά ετησίως σε συνεννόηση με τον αερομεταφορέα.
9. **Λύση της σύμβασης και προειδοποίηση:** Η σύμβαση μπορεί να λυθεί από ένα από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη πριν από την κανονική λήξη ισχύος της μόνον εφόσον τηρηθεί εξάμηνη προθεσμία προειδοποίησης. Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν τηρήσει την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θεωρείται ότι έχει λύσει τη σύμβαση μονομερώς και χωρίς προειδοποίηση, εφόσον δεν επαναλάβει την εκτέλεση της γραμμής σύμφωνα προς τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εντός ενός μηνός από την παραλαβή σχετικής προειδοποιητικής επιστολής.
10. **Κυρώσεις:** Η μη τήρηση από τον αερομεταφορέα της προθεσμίας προειδοποίησης που αναφέρεται στο σημείο 9 υπόκειται στην επιβολή είτε διοικητικού προστίμου μέγιστου ύψους 7 622,45 ευρώ, κατ' εφαρμογή του άρθρου R.330-20 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας, είτε κύρωσης η οποία υπολογίζεται με βάση τον αριθμό των μηνών αθέτησης της σύμβασης και το πραγματικό έλλειμμα της γραμμής κατά το σχετικό έτος, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μέγιστη οικονομική αντιστάθμιση που προβλέπεται στο σημείο 6.
- Σε περίπτωση σοβαρής αθέτησης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η σύμβαση είναι δυνατόν να καταγγελθεί, θεωρουμένου ότι ο αερομεταφορέας δεν τήρησε καμία προθεσμία προειδοποίησης.
- Σε περίπτωση περιορισμένων αθέτησεων των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, εφαρμόζεται η μείωση της μέγιστης οικονομικής αντιστάθμισης που προβλέπεται στο σημείο 6, με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου R.330-20 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας. Για τον υπολογισμό της εν λόγω μεί-

ωσης λαμβάνεται ενδεχομένως υπόψη ο αριθμός των πτήσεων που ακυρώθηκαν για λόγους που μπορούν να καταλογιστούν στον αερομεταφορέα, ο αριθμός των πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν με μικρότερη μεταφορική ικανότητα από την απαιτούμενη, ο αριθμός των πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν χωρίς να τηρηθούν οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τις ενδιάμεσες στάσεις, ο αριθμός των ημερών κατά τις οποίες δεν τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τα χρονικά περιθώρια στον προορισμό, τις εφαρμοζόμενες τιμές ή τη χρήση ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων.

11. **Υποβολή των προσφορών:** Οι προσφορές πρέπει να αποσταλούν ταχυδρομικώς με συστημένη επιστολή και απόδειξη παραλαβής, οπότε αποδεικτικό της ημερομηνίας αποστολής αποτελεί η σφραγίδα του ταχυδρομείου, ή να επιδοθούν επί τόπου με απόδειξη παραλαβής, το αργότερο έξι εβδομάδες από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, πριν από τις 5 μ. μ. (τοπική ώρα) στην ακόλουθη διεύθυνση:

Chambre de commerce et d'industrie de Dijon, 1, place du Théâtre, BP 370, F-21010 Dijon Cedex. Tel.: (33) 3 80 65 92 84. Fax: (33) 3 80 65 37 09. URL: [www.dijon.cci.fr](http://www.dijon.cci.fr).

12. **Ισχύς της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, υπό την προϋπόθεση ότι κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν θα υποβάλει, πριν από την 1η Μαρτίου 2004, πρόγραμμα εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής από την 1η Απριλίου 2004, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να λάβει καμία οικονομική αντιστάθμιση.