

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

C 149

48. évfolyam

Magyar nyelvű kiadás

Tájékoztatások és közlemények

2005. június 21.

<u>Közleményszám</u>	Tartalom	Oldal
	I Tájékoztatások	
	Bizottság	
2005/C 149/01	Euró átváltási árfolyamok	1
2005/C 149/02	Tarbes (Lourdes-Pyrénées) és Párizs (Orly) közötti menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettségeinek Franciaország általi módosítása ⁽¹⁾	2
2005/C 149/03	Franciaország által a Grenoble (Saint Geoirs) és Párizs (Orly) közötti menetrend szerinti légi járatokra kivetett közszolgáltatási kötelezettség ⁽¹⁾	3
2005/C 149/04	Az egyrészt a francia anyaország, másrészt Guadeloupe, Guyana, Martinique és Réunion közötti menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettségeinek Franciaország általi módosítása ⁽¹⁾	4
2005/C 149/05	Az Ajaccio, Bastia, Calvi és Figari repülőtereit Marseille és Nizza repülőtereivel összekötő menetrend szerinti légi járatokra rótt közszolgáltatási kötelezettségek Franciaország általi felülvizsgálata ⁽¹⁾	7
2005/C 149/06	Az Ajaccio, Bastia, Calvi, illetve Figari repülőtereit Párizs (Orly) repülőterével összekötő menetrend szerinti légi járatokra rótt közszolgáltatási kötelezettségek Franciaország általi felülvizsgálata ⁽¹⁾	12
2005/C 149/07	A Korzikát Lyon, illetve Montpellier repülőtereivel összekötő menetrend szerinti légi járatokra rótt közszolgáltatási kötelezettségek Franciaország általi feloldása ⁽¹⁾	17
2005/C 149/08	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám COMP/M.3845 – PAI/Chr. Hansen) ⁽¹⁾	18
2005/C 149/09	Bejelentett összefonódás engedélyezése (Ügyszám COMP/M.3812 – Goldman Sachs/Euramax) ⁽¹⁾	19



II Előkészítő jogi aktusok

.....

III Közlemények

Bizottság

2005/C 149/10	LIFE 2005–2006 – Felhívás ajánlattételre	20
2005/C 149/11	NO-Oslo: Menetrend szerinti légi járatok üzemeltetése – Érvénytelenítés: („Kiegészítés az <i>Európai Unió Hivatalos Lapjához</i> ” HL S 115., 2005.6.16., nyílt eljárás, 113429-2005)	22
2005/C 149/12	F-Párizs: Menetrendszerű légi járat üzemeltetése – Franciaország által a 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja értelmében közzétett, menetrendszerű légi járat Strasbourgból történő üzemeltetésére irányuló ajánlattételi felhívások	23

I

(Tájékoztatások)

BIZOTTSÁG

Euró átváltási árfolyamok ⁽¹⁾

2005. június 20.

(2005/C 149/01)

1 euró =

Pénznem	Átváltási árfolyam	Pénznem	Átváltási árfolyam		
USD	USA dollár	1,2210	SIT	Szlovén tolar	239,53
JPY	Japán yen	133,09	SKK	Szlovák korona	38,449
DKK	Dán korona	7,4455	TRY	Török líra	1,6609
GBP	Angol font	0,66855	AUD	Ausztrál dollár	1,5695
SEK	Svéd korona	9,2273	CAD	Kanadai dollár	1,5031
CHF	Svájci frank	1,5446	HKD	Hong Kong-i dollár	9,4928
ISK	Izlandi korona	79,64	NZD	Új-zélandi dollár	1,7003
NOK	Norvég korona	7,8770	SGD	Szingapúri dollár	2,0411
BGN	Bulgár leva	1,9557	KRW	Dél-Koreai won	1 231,01
CYP	Ciprusi font	0,5735	ZAR	Dél-Afrikai rand	8,1926
CZK	Cseh korona	29,968	CNY	Kínai renminbi	10,1056
EEK	Észt korona	15,6466	HRK	Horvát kuna	7,3257
HUF	Magyar Forint	248,47	IDR	Indonéz rúpia	11 773,49
LTL	Litván litász/lita	3,4528	MYR	Maláj ringgit	4,641
LVL	Lett lats	0,6959	PHP	Fülöp-szigeteki peso	68,040
MTL	Máltai líra	0,4293	RUB	Orosz rubel	34,7930
PLN	Lengyel zloty	4,0725	THB	Thaiföldi baht	50,195
ROL	Román lej	36 155			

⁽¹⁾ Forrás: Az Európai Központi Bank (ECB) átváltási árfolyama.

Tarbes (Lourdes-Pyrénées) és Párizs (Orly) közötti menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettségeinek Franciaország általi módosítása

(2005/C 149/02)

(EGT vonatkozású szöveg)

1. Franciaország a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében úgy döntött, hogy 2005. június 1-jétől módosítja a Tarbes (Lourdes-Pyrénées) és Párizs (Orly) között működtetett menetrend szerinti légi járatoknak az *Európai Közösségek Hivatalos Lapja* C sorozatának 2004. január 27-i 22. számában közzétett közszolgáltatási kötelezettségeit.

2. A fent említett közszolgáltatási kötelezettségek a következőképp módosulnak:

A 2. pontban a használt géptípusra és a felkínált kapacitásra vonatkozó kötelezettségek helyébe a következő kötelezettségek lépnek:

„Egész évben a felajánlandó napi kapacitásnak hétfőtől péntekig legalább 360 ülőhelynek, valamint szombaton és vasárnap 18 ülőhelynek kell lennie. A járatokat túlnyomós utastérrel rendelkező repülőgéppel kell biztosítani.”

Franciaország által a Grenoble (Saint Geoirs) és Párizs (Orly) közötti menetrend szerinti légijáratokra kivetett közszolgáltatási kötelezettség

(2005/C 149/03)

(EGT vonatkozású szöveg)

1. Franciaország – a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának rendelkezései értelmében – közszolgáltatási kötelezettség kivetéséről határozott a Grenoble (Saint Geoirs) és Párizs (Orly) repülőterek közötti menetrend szerinti légijáratokra.

2. A közszolgáltatási kötelezettségek a következők:

Minimális gyakoriság

A szolgáltatást egész évben hétfőtől péntekig – a munkaszüneti napok kivételével – minimum napi két oda-vissza járat üzemeltetésével végzik.

A járatok Grenoble (Saint Geoirs) és Párizs (Orly) között közbeeső leszállás nélkül közlekednek.

Minimális befogadóképesség

A szolgáltatást minimum 45 üléses befogadóképességgel rendelkező, két sugárhajtóműves vagy két légcsavaros-gázturbinás repülőgépekkel biztosítják.

Menetrendek

A menetrendeknek lehetővé kell tenniük, hogy az üzleti célból utazók ugyanazon a napon oda- és visszautazhassanak úgy, hogy a célállomáson való tartózkodási idő legalább nyolc óra mind Grenoble, mind Párizs vonatkozásában.

A repülőjegyek forgalomba hozatala

A repülőjegyeket legalább egy számítógépes helyfoglalási rendszeren keresztül kell forgalomba hozni.

A járatok folytonossága

Vis maior esetét kivéve a légitársaság közvetlen hibája miatt törölt járatok száma évente nem haladhatja meg a tervezett járatok 3 %-át. Ezen túlmenően a járatok csak 6 hónapos előzetes értesítést követően szüntethetők meg.

Értesítik a közösségi fuvarozókat, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek elmulasztása igazgatási és/vagy bírósági szankciókat vonhat maga után.

3. A 2004. április 21-i 793/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet 9. cikke értelmében a párizsi (Orly) repülőtéren a Grenoble (Saint Geoirs) – Párizs (Orly) menetrend szerinti járat ellátására résidőket osztottak be. Az e járat iránt érdeklődő légi fuvarozók a résidőkiosztását illető összes információt a párizsi repülőtéri koordinátornál szerezhetik be.

Az egyrészről a francia anyaország, másrészről Guadeloupe, Guyana, Martinique és Réunion közötti menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettségeinek Franciaország általi módosítása

(2005/C 149/04)

(EGT vonatkozású szöveg)

1. Franciaország a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében úgy döntött, hogy 2005. július 1-jétől módosítja az egyrészről a francia anyaország összes repülőtere, másrészről Guadeloupe, Guyana, Martinique és Réunion között működtetett menetrend szerinti légi járatoknak az *Európai Közösségek Hivatalos Lapja C* sorozatának 1997. augusztus 9-i 243. számában közzétett és az *Európai Unió Hivatalos Lapja C* sorozatának 2003. március 22-i 69. számában kiegészített közszolgáltatási kötelezettségeit.

2. A 2005. július 1-je után a kérdéses útvonalon menetrend szerinti légi járatot működtető minden egyes légi fuvarozó által tiszteletben tartandó közszolgáltatási kötelezettségek, figyelembe véve nevezetesen az érintett régiók szigetjellegét és távoli elhelyezkedését, a következők:

2.1. Működtetési terv szempontjából

A francia anyaország összes repülőtere és a tengerentúli megyei között:

A szolgáltatásokat a teljes év során biztosítani kell.

A szolgáltatásokat legalább hetenkénti rendszerességgel kell működtetni minden anyaországi repülőter vonatkozásában. Ezenkívül egy adott menetrendi időszakban a legkisebb kapacitású négy héten kínált átlagos heti kapacitás nem lehet kisebb a négy legnagyobb kapacitású héten kínált átlagos heti kapacitás egynegyedénél.

A felhasznált kapacitásnak a kereslethez kell igazodnia, nevezetesen figyelembe véve az iskolaszüneteket és az ünnepnapokat.

Amennyiben kiderülne, hogy az útvonalakon működő összes fuvarozó együttes kínálata nem felel meg a keresletnek, nevezetesen a csúcsidőszakokban, a francia hatóságok fenntartják maguknak a lehetőséget, hogy három hónapos előzetes értesítéssel és az érintett fuvarozókkal való konzultáció után módosítsák vagy pontosítsák e közszolgáltatási kötelezettségeket, a 2408/92/EK rendelet 4. cikkének rendelkezéseit tiszteletben tartva.

Egy fuvarozó szolgáltatásának a 2.4. pontban említett felmondási idő be nem tartásával történő megszüntetése miatti hirtelen és jelentős kínálatcsökkenés esetén, amely súlyosan befolyásolja

a szolgáltatások folytonosságát, az útvonalon működő fuvarozóknak meg kell tenniük a szükséges intézkedéseket, hogy a kínálatot a lehető legrövidebb időn belül a kereslethez igazítsák.

A részletes működtetési tervet (mely nevezetesen a menetrendet, a repülőgépek típusát és kapacitását, valamint a heti kínálatot foglalja magában) minden menetrendi időszakra el kell küldeni jóváhagyás végett a polgári repülésért felelős miniszternek, legalább egy hónappal a működtetés megkezdése és/vagy minden menetrendi időszak kezdete előtt, a következő címre:

Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Régulation économique
50, rue Henry Farman
F-75720 Paris Cedex 15

A szolgáltatásoknak a fuvarozók által együttesen kínált kapacitását a párizsi repülőtér (Orly) és a négy tengerentúli megye között két egymást követő menetrendi időszakra kell megállapítani, mely kapacitás nem lehet kevesebb a következő ülőhelyszámnál:

– 1 100 000 Guadeloupe esetében,

– 183 000 Guyana esetében,

– 1 000 000 Martinique esetében,

– 660 000 Réunion esetében.

A Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK rendelet 9. cikke értelmében a párizsi repülőterén (Orly) a négy tengerentúli megye ellátására résidőket tartanak fenn. Az e útvonalak iránt érdeklődő légi fuvarozók a résidőket illető összes információt a párizsi repülőtéri koordinátornál szerezhetik be.

2.2. A menetdíjak szempontjából

Az utasoknak ajánlott menetdíjakat közzé kell tenni.

A gyermekek számára – függetlenül attól, hogy egyedül utaznak, vagy kísérővel – két éves kor alatt, két éves kortól tizenkét éves korig, tizenkét éves kortól tizennyolc éves korig 90 %-kal, 33 %-kal illetve 20 %-kal csökkentett menetdíjat kell biztosítani, a felnőttek számára az adott járatra ugyanolyan feltételek mellett alkalmazott menetdíjakhoz viszonyítva.

A légi fuvarozónak meg kell tennie mindent annak érdekében, hogy közeli rokon (szülő, gyermek) halála miatt sürgősen utazásra kényszerülő személyek számára az első induló járatra elsőbbségi hozzáférést biztosítson. A halotti anyakönyvi kivonat másolatát bemutató személy részére az igénybe vett járaton rendelkezésre álló legolcsóbb menetdíjat kell felszámolni, a menetdíjhoz kapcsolódó feltételek alkalmazása nélkül.

A légi fuvarozókat ezennel értesítik, hogy a francia hatóságok bizonyos utaskategóriák javára szociális jellegű támogatást szándékoznak nyújtani.

2.3. Egészségügyi evakuálás és katasztrófák esetében

Az egészségügyi evakuálást minden körülmény között az utasok beszállása előtt, elsőbbséggel kell biztosítani, az első induló járaton. Az e szállításra vonatkozó általános feltételeket a melléklet tartalmazza.

Ezenkívül katasztrófák estén a légi fuvarozóknak mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy mihamarabb újból biztosítani tudják az ellátást, és hogy ezt a szállítási szükségletekhez igazítsák.

2.4. Járatörölések szempontjából:

Minden járatörölésről előzetesen értesíteni kell a polgári repülési főigazgatóságot (Direction générale de l'Aviation civile).

Vis maior fennállását leszámítva a közvetlenül a légi fuvarozóknak betudható okok miatt törölt járatok száma az IATA menetrendi időszakainként nem haladhatja meg a jóváhagyott működtetési tervben szereplő járatok 10 %-át.

A szolgáltatásokat a fuvarozó csak hat hónapos felmondási időt követően szüntetheti be.

2.5. Nyomon követés és ellenőrzés szempontjából

A légi fuvarozók havonta közlik a polgári repülési főigazgatósággal minden működtetett útvonalra a megvalósított működtetési tervet, valamint a részletes heti statisztikákat: ülőhelykínálat, lebonyolított forgalom, a gyermekek és az egyedül utazó gyermekek száma, korcsoport szerint (két éves kor alatt, két éves kortól tizenkét éves korig, tizenkét éves kortól tizennyolc éves korig). A légitársaságoknak továbbá negyedévente statisztikákat kell benyújtaniuk a kínálat és a forgalom díjkategória szerinti megoszlására vonatkozóan, valamint szolgáltatásaik mérlegét, amelynek tartalmaznia kell a szállított személyek számát, a külön menetdíjak alkalmazását, a beteg, fogyatékos vagy sebesült személyeket, kísérőiket, valamint közeli hozzátartozó halála miatt utazó személyeket segítő üzleti politikájukat illető adatokat.

A 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének j) pontjával összhangban a légi fuvarozók akkor kezdhetnek el „csak ülőhely-értékesítést” (azaz az ülőhelyek közvetlen értékesítése a nagyközönség számára a légi fuvarozó, annak meghatalmazott ügynöke vagy bérlő által, egyéb kapcsolódó szolgáltatások, pl. szállás biztosítása nélkül), ha a kérdéses légi járat a közszolgáltatási kötelezettség valamennyi követelményének eleget tesz.

E közszolgáltatási kötelezettségek nem vonatkoznak a következőkre:

- a bérelt járatok, amelyek esetében az ülőhelyek összességét átalánydíjas értékesítéssel adják el,
- a kizárólag árut fuvarozó járatok,
- a hús ülőhelynél kevesebbel rendelkező repülőgépekkel működtetett járatok

Ezennel értesítik a közösségi légitársaságokat, hogy a szolgáltatásoknak ezen közszolgáltatási kötelezettségek figyelmen kívül hagyásával való működtetése a hatályban lévő rendelkezésekben előírt szankciókat vonhat maga után.

MELLÉKLET

A BETEG ÉS SEBESÜLT UTASOK SZÁLLÍTÁSÁRA VONATKOZÓ MELLÉKLET

E közszolgáltatási kötelezettségek keretében a légi fuvarozónak a következőkben megállapított szabályoknak és feltételeknek megfelelően kell részt vennie a beteg és sebesült utasok szállításában:

A. Kötelező orvosi jóváhagyás

Egy beteg vagy sebesült utas szállításához a következő esetekben a fuvarozó által engedélyezett orvos előzetes jóváhagyása szükséges:

1. az utas a fuvarozó által fertőzőnek nyilvánított betegségben szenved,
2. bizonyos betegségek vagy fogyatéék miatt szokatlan magatartást tanúsíthat, vagy olyan pszichikai állapotba kerülhet, amely ártalmas lehet a többi utas vagy a személyzet jólétére vagy kényelmére,
3. potenciális kockázatot jelent a járat biztonsága vagy pontossága szempontjából (beleértve a járat eltérítését és a nem tervezett leszállást),
4. orvosi segítségre és/vagy egy különleges berendezésre van szüksége ahhoz, hogy kibírja a repülést
5. egészségi állapota súlyosbodhat a repülés során vagy miatt.

A fuvarozó gyors kommunikációs eszközöket használ, hogy az orvosi jóváhagyást a lehető leghamarabb eljuttassa helyfoglalási szerveihez.

B. Külön menetdíj-feltételek

1. A fenti 2. és 3. pontban említett személyeken kívül minden utaskategória esetében az utasok számára az igénybe vett járaton rendelkezésre álló legolcsóbb menetdíjat kell biztosítani
 2. A hordágyon utazó beteg vagy sebesült utasok számára:
 - a menetdíj az igénybe vett járaton rendelkezésre álló legolcsóbb menetdíj ötszöröse,
 - a kísérő számára az igénybe vett járaton rendelkezésre álló legolcsóbb menetdíjat kell biztosítani.
 3. A begipszelt lábú, két ülőhelyet elfoglaló utas számára:
 - a menetdíj az igénybe vett járaton rendelkezésre álló legolcsóbb menetdíj kétszerese.
 4. A személyes használatú tolokocsi vámentességét engedélyezik és szállítására ingyenes.
-

Az Ajaccio, Bastia, Calvi és Figari repülőtereit Marseille és Nizza repülőtereivel összekötő menetrend szerinti légi járatokra rótt közszolgáltatási kötelezettségek Franciaország általi felülvizsgálata

(2005/C 149/05)

(EGT vonatkozású szöveg)

1. Franciaország, a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 1992. július 23-i 2408/92 tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján, a 2005. március 31-i korzikai területi közösségi határozatnak megfelelően, úgy határozott, hogy 2005. október 30-i kezdettel felülvizsgálja az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjának* 2003. január 15-i C 9. számában kihirdetett, az Ajaccio, Bastia, Calvi és Figari repülőtereit Marseille és Nizza repülőtereivel összekötő menetrend szerinti légi járatokra rótt közszolgáltatási kötelezettségeket.

2. A közszolgáltatási kötelezettségek, különös tekintettel Korzika szigetjére, ezentúl a következők:

2.1. Minimális járatsűrűség, menetrend, repülőgéptípus és férőhely vonatkozásában

a) *Marseille és Ajaccio között*

– Járatsűrűség:

i. naponta legalább három oda- és visszaút, hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon; egyrészt reggel és este, hogy az oda- és visszautat egyazon napon megtéve Ajaccióban legalább 8 órát, Marseille-ben legalább 11 órát tartózkodhasson az utazóközönség, másrészt napközben;

ii. naponta legalább három oda- és visszaút, reggeltől estig egyenletesen elosztva, szombaton és vasárnap.

– A járatoknak Ajaccio és Marseille között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.

– A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:

i. hétfőtől péntekig irányonként reggel és este egyaránt legalább 135 férőhelyet kell biztosítani;

ii. az alábbi heti minimális férőhely-kapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (a két irányra összesen)

– az alapképesség egész évben heti 5 000 ülőhely, ebből napi 700 ülőhely szombaton és vasárnap;

– ehhez az alapképességhez jön még:

– a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: heti 2 500 ülőhely

– az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): heti 1 500 ülőhely;

iii. tekintettel arra, hogy a csúcsidőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), a következő minimális férőhelykapacitás-többletet kell biztosítani (a két irányra összesen) és erről az IATA menetrendi időszakai előtt minden alkalommal a korzikai közlekedésfelügyelettel egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni:

– az IATA téli menetrendi időszaka idején: 6 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani,

– a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: 6 000 ülőhely az egész időszakra

– az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): 6 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.

b) *Marseille és Bastia között*

– Járatsűrűség:

i. naponta legalább három oda- és visszaút, hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon; egyrészt reggel és este, hogy az oda- és visszautat egyazon napon megtéve Bastiában legalább 8 órát, Marseille-ben legalább 11 órát tartózkodhasson az utazóközönség, másrészt napközben;

ii. naponta legalább három oda- és visszaút, reggeltől estig egyenletesen elosztva, szombaton és vasárnap.

– A járatoknak Bastia és Marseille között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.

– A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:

i. hétfőtől péntekig irányonként reggel és este egyaránt legalább 135 férőhelyet kell biztosítani;

ii. az alábbi heti minimális férőhely-kapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (a két irányra összesen):

- az alapkapacitás egész évben heti 5 000 ülőhely, ebből napi 700 ülőhely szombaton és vasárnap;
- ehhez az alapkapacitáshoz jön még:
 - a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: heti 2 500 ülőhely
 - az IATA nyári menetrendi időszakában (kivéve az említett tíz héten): heti 1 500 ülőhely;

iii. tekintettel arra, hogy a csúcsidezőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), a következő minimális férőhelykapacitás-többletet kell biztosítani (a két irányra összesen) és erről az IATA menetrendi időszakai előtt minden alkalommal a korzikai közlekedésfelügyelettel egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni:

- az IATA téli menetrendi időszaka idején: 6 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani,
- a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: 6 000 ülőhely az egész időszakra
- az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): 6 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.

c) Marseille és Calvi között

– Járatsűrűség:

- i. naponta legalább egy oda- és visszaút, az IATA téli menetrendi időszakában, a Calvi repülőtér nyitva tartásának korlátaitól függően 7 és 10 óra közötti ott-tartózkodást lehetővé téve Marseille-ben, hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon;
- ii. legalább két oda- és visszaút naponta, szombaton, vasárnap és munkaszüneti napokon;
- iii. naponta legalább két oda- és visszaút, az IATA nyári menetrendi időszakában, a Calvi repülőtér nyitva tartásának korlátaitól függően 7 és 10 óra közötti ott-tartózkodást lehetővé téve Marseille-ben, hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon;

– A járatoknak Calvi és Marseille között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.

– A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:

i. az alábbi heti minimális férőhely-kapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (a két irányra összesen):

- év közben a heti alapkapacitás 900 ülőhely, amely az IATA nyári menetrendi időszakában 1 400 ülőhelyre emelkedik;
- ehhez az alapkapacitáshoz jön még a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: heti 500 férőhely;

ii. tekintettel arra, hogy a csúcsidezőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), a következő minimális férőhelykapacitás-többletet kell biztosítani (a két irányra összesen) és erről az IATA menetrendi időszakai előtt minden alkalommal a korzikai közlekedésfelügyelettel egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni:

- az IATA téli menetrendje idején: 1 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani,
- a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: 3 800 ülőhely az egész időszakra
- az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): 5 200 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.

d) Marseille és Figari között

– Járatsűrűség:

- i. naponta legalább két oda- és visszaút, hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon, reggel és este, hogy az oda- és visszautat egyazon napon megtéve Marseille-ben 10 és 13 óra közötti időt, Figariban legalább 7 órát tartózkodhasson az utazóközönség;
 - ii. naponta legalább két oda- és visszaút, szombaton, vasárnap és munkaszüneti napokon;
- A járatoknak Marseille és Figari között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.

- A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:
- i. az alábbi heti minimális férőhely-kapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (a két irányra összesen):
 - év közben a heti alapkapacitás 1 400 ülőhely, amely az IATA nyári menetrendi időszakában 1 600 ülőhelyre emelkedik;
 - ehhez az alapkapacitáshoz a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: heti 1 200 férőhely;
 - ii. tekintettel arra, hogy a csúcsidőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), a következő minimális férőhelykapacitás-többletet kell biztosítani (a két irányra összesen) és erről az IATA menetrendi időszakai előtt minden alkalommal a korzikai közlekedésselüvelettel egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni:
 - az IATA téli menetrendi időszaka idején: 1 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani,
 - a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: 3 800 ülőhely az egész időszakra
 - az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): 5 200 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.
- e) *Nizza és Ajaccio között*
- Járatsűrűség:
- i. legalább három oda- és visszaút naponta, hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon; egyrészt reggel és este, hogy az oda- és visszautat egyazon napon megtéve Ajaccio-ban legalább 8 órát, Nizzában legalább 11 órát tartózkodhasson az utazóközönség, másrészt napközben;
 - ii. összesen legalább hat oda- és visszaút, szombattól vasárnapig.
- A járatoknak Ajaccio és Nizza között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.
- A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:
- i. hétfőtől péntekig irányonként reggel és este egyaránt legalább 60 férőhelyet kell biztosítani;
 - ii. az alábbi heti minimális férőhely-kapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (a két irányra összesen):
 - a minimális heti alapkapacitás egész évben 2 500 ülőhely
 - ehhez az alapkapacitáshoz jön még:
 - a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: heti 900 ülőhely
 - az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): heti 400 ülőhely;
 - iii. tekintettel arra, hogy a csúcsidőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), a következő minimális férőhelykapacitás-többletet kell biztosítani (a két irányra összesen) és erről az IATA menetrendi időszakai előtt minden alkalommal a korzikai közlekedésselüvelettel egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni:
 - az IATA téli menetrendi időszaka idején: 1 500 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani,
 - a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: 4 000 ülőhely az egész időszakra
 - az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): 3 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.
- f) *Nizza és Bastia között*
- Járatsűrűség:
- i. legalább három oda- és visszaút naponta, hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon; egyrészt reggel és este, hogy az oda- és visszautat egyazon napon megtéve Bastiában legalább 8 órát, Nizzában legalább 11 órát tartózkodhasson az utazóközönség, másrészt napközben;
 - ii. összesen legalább hat oda- és visszaút, szombattól vasárnapig.
- A járatoknak Bastia és Nizza között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.

– A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:

i. hétfőtől péntekig irányonként, reggel és este egyaránt legalább 60 férőhelyet kell biztosítani;

ii. az alábbi heti minimális férőhely-kapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (fa két irányra összesen):

– a minimális heti alapkapa­citás egész évben 2 500 ülőhely,

– ehhez az alapkapa­cításhoz jön még:

– a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: heti 500 ülőhely

– az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): heti 250 ülőhely;

iii. tekintettel arra, hogy a csúcsidezőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), a következő minimális férőhelykapacitás-többletet kell biztosítani (a két irányra összesen) és erről az IATA menetrendi időszakai előtt minden alkalommal a korzikai közlekedésfelügyelettel egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni:

– az IATA téli menetrendi időszak­a idején: 1 500 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani,

– a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: 3 000 ülőhely az egész időszakra

– az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): 3 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.

g) Nizza és Calvi között

– Jársűrűség: naponta legalább egy oda- és visszaút

– A járatoknak Nizza és Calvi között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.

– A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:

i. az alábbi heti minimális férőhely-kapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (a két irányra összesen):

– a minimális heti alapkapa­citás egész évben 550 ülőhely,

– ehhez az alapkapa­cításhoz jön még:

– a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: heti 1 300 ülőhely

– az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): heti 350 ülőhely;

ii. tekintettel arra, hogy a csúcsidezőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), a következő minimális férőhelykapacitás-többletet kell biztosítani (a két irányra összesen) és erről az IATA menetrendi időszakai előtt minden alkalommal a korzikai közlekedésfelügyelettel egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni:

– az IATA téli menetrendi időszak­a idején: 1 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani,

– a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: 1 500 ülőhely az egész időszakra

– az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): 2 200 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.

h) Nizza és Figari között

– Jársűrűség: naponta legalább egy oda- és visszaút

– A járatoknak Nizza és Figari között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.

– A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:

i. az alábbi heti minimális férőhelykapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (a két irányra összesen):

– a minimális heti alapkapa­citás egész évben 550 ülőhely,

– ehhez az alapkapa­cításhoz jön még:

– a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: heti 1 300 ülőhely

– az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): heti 350 ülőhely;

ii. tekintettel arra, hogy a csúcsidőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), a következő minimális férőhelykapacitás-többletet kell biztosítani (a két irányra összesen) és erről az IATA menetrendi időszakai előtt minden alkalommal a korzikai közlekedéssel szembe fordított egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni:

- az IATA téli menetrendi időszaka idején: 1 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani,
- a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: 2 500 ülőhely az egész időszakra
- az IATA nyári menetrendi időszakában (az említett tíz hét kivételével): 2 200 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.

2.2. Díjszabás vonatkozásában

Az alábbi viteldíjak forgalmazási költség nélkül, továbbá az állam, a helyi közösségek és a repülőtéri hatóságok által utasonként kivetett, a menetjegyen ekként megjelölt adó, illetve illeték nélkül értendő:

- A Marseille és Korzika közötti útvonalakon a legmagasabb megengedett általános viteldíj egy útra 102 euro, kivéve a június végétől szeptember elejéig tartó nyári időszakban, amikor 107 euro. A Nizza és Korzika közötti útvonalakon a legmagasabb megengedett általános viteldíj egy útra 99 euro, kivéve a június végétől szeptember elejéig tartó nyári időszakban, amikor 104 euro.
- Azok a korzikai állandó lakóhelyű utasok, akik Korzikáról indulva menettérti útjukat Korzikán megváltott, a szigettől való legfeljebb 40 napos távolságtartózkodásra érvényes jeggyel teszik meg, és nem 27 éven aluli diákok, a Marseille és Korzika közötti útvonalakon egy útra 42 eurós, a Nizza és Korzika közöttiek pedig egy útra 39 eurós viteldíjat fizetnek egész éven át, minden légi járaton, férőhely-korlátozás nélkül.
- A következő kategóriákba tartozó utasok a Marseille és Korzika közötti útvonalakon egy útra 45 eurót fizetnek, kivéve a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban, amikor 50 eurót, a Nizza és Korzika közötti útvonalakon pedig egy útra 42 eurót, kivéve a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban, amikor 47 eurót:

- i) fiatalok (25 év alatt);
- ii) idősek (60 év felett);
- iii) 27 éven aluli diákok;
- iv) családok (legalább két együtt utazó családtag);
- v) rokkantak.

Az említett kategóriákba tartozó utasok helyhez jutását a légi fuvarozóknak korlátozás nélkül, az utolsó szabad hely lefoglalásáig biztosítaniuk kell az egyes útvonalakon naponta irányonként rendelkezésre álló férőhelyek legalább 50 %-ának erejéig.

Ugyanazok a kategóriák, valamint a korzikai lakosok számára a légi fuvarozó kikötheti, hogy a helyfoglalástól az utazásig hátra levő idővel arányos határidőn belül, amelyet táblázat fog meghatározni, a menetjegyet ki kell állítani és a viteldíjat rendezni kell.

A légi útvonalak üzemeltetését érintő költségek rendkívüli, előreláthatatlan és a légi fuvarozó akaratától független növekedése esetén ezen maximális viteldíjakat fel lehet emelni az észlelt növekedéssel arányosan. Az így módosított maximális díjszabást a járatokat üzemeltető légi fuvarozók tudomására kell hozni és alkalmazásának kezdetét a körülményekhez kell igazítani; ezenkívül haladéktalanul el kell juttatni a Bizottsághoz az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való megjelentetés céljából.

2.3. A járatok folytonossága tekintetében

A *vis maior* esetét kivéve a légi fuvarozónak közvetlenül felrögzíthető járatok az üzemeltetési tervben a mentesítő járatok beiktatása előtt szereplő járatok legfeljebb 1 %-át érinthetik az IATA egy adott menetrendi időszakában.

A fent említett 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdése c) pontjának a rendelkezéseivel összhangban minden légi fuvarozó, amely ezen útvonalak valamelyikét üzemeltetni szándékozik, köteles garantálni, hogy azt legalább tizenkét egymást követő hónapon át üzemeltetni fogja.

A légi fuvarozó csak az IATA téli menetrendi időszakának első napján szüntetheti be a szolgáltatást és erről hat hónappal előre bejelentést kell tennie.

Ezúton értesítjük a közösség légi fuvarozóit, hogy a fent említett közszolgáltatási kötelezettségek figyelmen kívül hagyásával történő üzemeltetés, a szokásos közigazgatási és bírósági intézkedéseken túl, a Korzika Területi Közössége hatáskörébe tartozó összes pályázati felhívásból való, legalább öt évig tartó kizárását is maga után vonhatja.

Az Ajaccio, Bastia, Calvi, illetve Figari repülőtereit Párizs (Orly) repülőterével összekötő menetrend szerinti légi járatokra rótt közszolgáltatási kötelezettségek Franciaország általi felülvizsgálata

(2005/C 149/06)

(EGT vonatkozású szöveg)

1. Franciaország, a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92 tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján, a 2005. március 31-i korzikai területi közösségi határozatnak megfelelően, úgy határozott, hogy 2005. október 30-i kezdettel felülvizsgálja az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjának* 2002. április 9-i C 85. számában kihirdetett, a Párizs (Orly) repülőterét Ajaccio, Bastia, Calvi, illetve Figari repülőtereivel összekötő menetrend szerinti légi járatokra rótt közszolgáltatási kötelezettségeket.

A Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK módosított rendelet 9. cikkének megfelelően a francia hatóságok úgy döntöttek, hogy az Orly repülőtéren résidőket tartanak fenn a fent említett járatok üzemeltetéséhez.

2. A közszolgáltatási kötelezettségek, különös tekintettel Korzika szigetjellegeré, ezentúl a következők:

2.1. Minimális járatsűrűség, menetrend, repülőgéptípus és férőhely vonatkozásában

a) Párizs (Orly) és Ajaccio között

Járatsűrűség:

- i. hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon, naponta legalább három oda- és visszaút, oly módon, hogy az oda- és visszautat egyazon napon megtéve Párizsban legalább 10 órát, Ajaccioban legalább 7 órát lehessen tartózkodni,
- ii. naponta legalább három oda- és visszaút, reggeltől estig egyenletesen elosztva, szombaton, vasárnap és munkaszüneti napokon.

A járatokat sugárhajtóműves repülőgépekkel kell üzemeltetni.

A járatoknak Párizs (Orly) és Ajaccio között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.

A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:

- i. irányonként legalább 160 ülőhelyet kell biztosítani az IATA nyári menetrendi időszakában (ez 140 ülőhelyre csökkenthető az IATA téli menetrendi időszakában) a következő esetekben:

– hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon, mindkét irányban, reggel és este 18 óra után egyaránt,

– vasárnap, kivéve ha hétfő munkaszüneti nap, 18 óra után Korzika–Párizs útirányban

– ha munkaszüneti napra szombat vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az összefüggő pihenőnapok közül az utolsón 18 órától Korzika–Párizs útirányban,

– ha kedd és csütörtök közé egynapos munkaszünet esik, ezen a munkaszüneti napon 18 órától Korzika–Párizs útirányban,

ii. az alábbi minimális férőhely-kapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (a két irányra összesen)

– a minimális napi alapkapacitás egész évben 850 ülőhely

– ehhez az alapkapacitáshoz jön még:

– a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: napi 1 200 ülőhely

– március végétől október végéig (az említett tízhetes időszakon kívül): napi 600 ülőhely

iii. tekintettel arra, hogy a csúcsidőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, összevont pihenőnapok, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), az alábbiak szerint minimális férőhely-kapacitás-többletet kell biztosítani (a két irányra összesen), erről az IATA minden egyes légiforgalmi menetrendi időszakai előtt minden alkalommal egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni a korzikai közlekedés-felügyelettel, és a többletet elsősorban a következőkre kell fordítani:

– a tanítási szünetek első és utolsó napjára,

– kedd és csütörtök közötti egynapos munkaszünet esetén erre a munkaszüneti napra és az azt megelőző napra,

– ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap előtti napra és az utolsóra az összefüggő pihenőnapok közül.

A minimális többletkapacitás a következő:

- az IATA téli menetrendi időszak idején: 12 000 ülőhely, amelyet a csúcsidőszakokra kell összpontosítani,
- a tízhetes nyári időszakban (június végétől szeptember elejéig): hetente 2 800 ülőhely, amelyhez jönnek még az adott évi munkarend szerint indított járatok ülőhelyei, évente 10 000 erre az időszakra, a tömeges utazások megkönnyítésére július elején és közepén, július vége és augusztus eleje között, augusztus közepén, valamint augusztus vége és az iskolakezdés között.
- egyébként az IATA nyári menetrendi időszakában, a nyári tízhetes időszakon kívül: 33 000 ülőhely, amelyet a csúcsidőszakokra kell összpontosítani.

A többletülőhelyek árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.

b) Párizs (Orly) és Ajaccio között

Járatsűrűség:

- i. hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon, naponta legalább három oda- és visszaút, oly módon, hogy az oda- és visszaút egyazon napon megtéve Párizsban legalább 10 órát, Bastiában legalább 7 órát lehessen tartózkodni,
- ii) naponta legalább három oda- és visszaút, reggeltől estig egyenletesen elosztva, szombaton, vasárnap és munkaszüneti napokon.

A járatokat sugárhajtóműves repülőgépekkel kell üzemeltetni.

A járatoknak Párizs (Orly) és Bastia között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.

A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:

- i. irányonként legalább 160 ülőhelyet kell biztosítani az IATA nyári menetrendi időszakában (amely 140-re mérsékelhető az IATA téli menetrendi időszakában), a következő esetekben:
 - hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon, mindkét irányban, reggel és este 18 óra után egyaránt,
 - vasárnap, kivéve ha hétfő munkaszüneti nap, 18 óra után Korzika–Párizs útirányban
 - ha a munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az összefüggő pihenőnapok közül az utolsón 18 órától Korzika–Párizs útirányban,
 - ha kedd és csütörtök közé egynapos munkaszünet esik, ezen a munkaszüneti napon 18 órától Korzika–Párizs útirányban,

ii. az alábbi minimális férőhely-kapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (a két irányra összesen):

- a minimális napi alapkcapacitás egész évben 850 ülőhely
- ehhez az alapkcapacitáshoz jön még:
 - a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: napi 800 ülőhely
 - március végétől október végéig (az említett tízhetes időszakon kívül): napi 250 ülőhely

iii) tekintettel arra, hogy a csúcsidőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), a következő minimális férőhely-kapacitás-többletet kell biztosítani (a két irányra összesen), erről az IATA menetrendi időszakai előtt minden alkalommal a korzikai közlekedéssel egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni, és a többletet elsősorban az alábbiakra kell fordítani:

- a tanítási szünetek első és utolsó napjára,
- kedd és csütörtök közötti egynapos munkaszünet esetén erre a munkaszüneti napra és annak az azt megelőző napjára,
- ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap előtti napra és az utolsóra az összefüggő pihenőnapok közül.

A minimális többletkapacitás a következő:

- az IATA téli menetrendi időszaka idején: 10 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani,
- a tízhetes nyári időszakban (június végétől szeptember elejéig): hetente 2 000 ülőhely, amelyhez jönnek még az adott évi munkarend szerint indított járatok ülőhelyei, évente 10 000 erre az időszakra, a tömeges utazások megkönnyítésére július elején és közepén, július vége és augusztus eleje között, augusztus közepén, valamint augusztus vége és az iskolakezdés között.
- egyébként az IATA nyári menetrendi időszakában, a nyári tízhetes időszakon kívül: 33 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani.

A többletülőhelyek árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.

c) Párizs (Orly) és Calvi között

Járatsűrűség:

- i. az IATA téli menetrendi időszakában hetente legalább öt oda- és visszaút, ebből legalább három péntektől vasárnapig és egy a hét közepén, oly módon, hogy minden érintett napon irányonként legalább 140 utas közlekedhessen;
- ii. az IATA nyári menetrendje idején naponta legalább egy oda- és visszaút, amellyel legalább 140 utast el lehet szállítani.

A járatokat sugárhajtóműves repülőgépekkel kell üzemeltetni.

A járatoknak Párizs (Orly) és Calvi között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.

A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:

- i. az alábbi minimális férőhely-kapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (a két irányra összesen):
 - a minimális heti alapkapacitás egész évben 1 400 ülőhely
 - március végétől október végéig a minimális férőhely-kapacitásnak legalább 140 utas közlekedését kell lehetővé tennie a délután folyamán az alábbi napokon:
 - pénteken Párizs–Calvi útirányban
 - vasárnap, kivéve ha hétfő munkaszüneti nap, Calvi–Párizs útirányban
 - ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap előtti napon Párizs–Calvi útirányban, valamint az összefüggő pihenőnapok közül az utolsón Calvi–Párizs útirányban.
 - munkaszüneti nap előtti napon Párizs–Calvi útirányban, valamint munkaszüneti napon Calvi–Párizs útirányban, kedd és csütörtök közé eső egy napos munkaszünet esetén
 - ehhez az alapkapacitáshoz jön még:
 - a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: napi 2 800 ülőhely
 - március végétől október végéig (az említett tízhetes időszakon kívül): heti 650 ülőhely
- ii. tekintettel arra, hogy a csúcsidezőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási

szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), a következő minimális férőhely-kapacitás-többletet kell biztosítani (összes férőhely a két irányra), erről az IATA menetrendi időszakai előtt minden alkalommal a korzikai közlekedésfelügyelettel egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni, és a többletet elsősorban az alábbiakra kell fordítani:

- a tanítási szünetek első és utolsó napjára,
- kedd és csütörtök közötti egy napos munkaszünet esetén erre a munkaszüneti napra és az azt megelőző napra,
- ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap előtti napra és az utolsó az összefüggő pihenőnapok közül.

A minimális többletkapacitás a következő:

- az IATA téli menetrendi időszaka idején: 2 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani,
- a tízhetes nyári időszakban (június végétől szeptember elejéig): hetente 1 900 ülőhely, amelyhez jönnek még az adott évi munkarend szerint indított járatok ülőhelyei, évente 7 300 erre az időszakra, a tömeges utazások megkönnyítésére július elején és közepén, július vége és augusztus eleje között, augusztus közepén, valamint augusztus vége és az iskolakezdés között.
- egyébként az IATA nyári menetrendi időszakában, az említett tízhetes időszakon kívül: 15 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani.

A többletülőhelyek árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.

d) Párizs (Orly) és Figari között

Járatsűrűség:

- i. az IATA téli menetrendi időszakában hetente legalább öt oda- és visszaút, ebből legalább három péntektől vasárnapig és egy a hét közepén, oly módon, hogy minden érintett napon irányonként 140 utas közlekedhessen;
- ii. az IATA nyári menetrendi időszakában hetente legalább hét oda- és visszaút, oly módon, hogy minden érintett napon irányonként legalább 140 utas közlekedhessen;

A járatokat sugárhajtóműves repülőgépekkel kell üzemeltetni.

– a tanítási szünetek első és utolsó napjára,

A járatoknak Párizs (Orly) és Figari között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük.

– kedd és csütörtök közötti egynapos munkaszünet esetén erre a munkaszüneti napra és az azt megelőző napra,

A férőhelyek számának a következő feltételek szerint kell alakulnia:

– ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap előtti napra és az utolsó az összefüggő pihenőnapok közül.

i. az alábbi minimális férőhely-kapacitást kell biztosítani és a meghirdetett menetrendben feltüntetni (összes férőhely a két irányra):

A minimális többletkapacitás a következő:

– a minimális heti alapkapa­citás egész évben 1 490 ülőhely

– az IATA téli menetrendi időszaka idején: 2 000 ülőhely, amelyet az időszak forgalmi csúcspontjaira kell összpontosítani,

– a minimális férőhely-kapacitásnak legalább 160 utas közlekedését kell lehetővé tennie 18 óra után az alábbi napokon:

– a tízhetes nyári időszakban (június végétől szeptember elejéig): hetente 1 900 ülőhely, amelyhez jönnek még az adott évi munkarend szerint indított járatok ülőhelyei, évente 7 300 erre az időszakra, a tömeges utazások megkönnyítésére július elején és közepén, július vége és augusztus eleje között, augusztus közepén, valamint augusztus vége és az iskolakezdés között.

– péntekenként PárizsFigari útirányban

– egyébként az IATA nyári metrendi időszakában, a nyári tízhetes időszakon kívül: 15 000 ülőhely, amelyet a csúcsidőszakokra kell összpontosítani.

– vasárnap, kivéve ha hétfő munkaszüneti nap, FigariPárizs útirányban

A többletülőhelyek árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni.

– ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap előtti napon PárizsFigari útirányban, valamint az összefüggő pihenőnapok közül az utolsón FigariPárizs útirányban.

– munkaszüneti nap előtti napon PárizsFigari útirányban, valamint munkaszüneti napon FigariPárizs útirányban, kedd és csütörtök közé eső egynapos munkaszünet esetén

– ehhez az alapkapa­cításhoz jön még:

– a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: napi 2 800 ülőhely

– március végétől október végéig (az említett tízhetes időszakon kívül): heti 650 ülőhely

ii. tekintettel arra, hogy a csúcsidőszakok miként oszlanak el az év során, attól függően, hogy mikorra esnek a tanítási szünetek és az ünnepek (Mindenszentek, Karácsony, Húsvét, Áldozócsütörtök, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése), a következő minimális férőhely-kapacitás-többletet kell biztosítani (összes férőhely a két irányra), erről az IATA menetrendi időszakai előtt minden alkalommal a korzikai közlekedé­sfelügyelettel egyértelmű egyetértési megállapodást kell kötni, és a többletet első­sorban az alábbiakra kell fordítani:

2.2. Díjszabás vonatkozásában

Az alábbi viteldíjak forgalmazási költség nélkül, továbbá az állam, a helyi közösségek és a repülőté­ri hatóságok által utasonként kivetett, a menetjegyen ekként megjelölt adó, illetve illeték nélkül értendő, és magukban foglalják a kontinentális szakaszra eső hozzáadottérték-adót (HÉA):

– A Párizs (Orly) és Korzika közötti útvonalakon a legmagasabb megengedett általános viteldíj egy útra 136 euro, kivéve a június végétől szeptember elejéig tartó nyári időszakban, amikor 167 euro

– Azok a korzikai állandó lakóhelyű utasok, akik menettérti útjukat Korzikán megváltott, a szigettől való legfeljebb 40 napos táv­oltartózkodásra érvényes jeggyel teszik meg, és nem 27 éven aluli diákok, 136 eurós viteldíjat fizetnek egész éven át, minden légi járaton, férőhely-korlátozás nélkül a Párizs (Orly) és Korzika közötti útvonalakon.

– A következő kategóriákba tartozó utasok minden Párizs (Orly) és Korzika közötti légi járaton egy útra 75 eurós viteldíjat fizetnek, kivéve a június végétől szeptember elejéig tartó időszakban, amikor a viteldíj 86 euróra emelkedik:

- i. fiatalok (25 év alatt);
- ii. idősek (60 év felett);
- iii. 27 éven aluli diákok;
- iv. családok (legalább két együtt utazó családtag);
- v. rokkantak.

Az említett kategóriákba tartozó utasok helyhez jutását a légifuvarozóknak korlátozás nélkül, az utolsó szabad hely lefoglalásáig biztosítaniuk kell az egyes útvonalakon naponta irányonként rendelkezésre álló férőhelyek legalább 50 %-ának erejéig.

Ugyanazén kategóriák, valamint a korzikai lakosok számára a légifuvarozó kikötheti, hogy a helyfoglalástól az utazásig hátra levő idővel arányos határidőn belül, amelyet táblázat fog meghatározni, a menetjegyet ki kell állítani és a viteldíjat rendezni kell.

A légi útvonalak üzemeltetését érintő költségek rendkívüli, előreláthatatlan és a légi fuvarozó akaratától független növekedése esetén ezen maximális viteldíjakat fel lehet emelni az észlelt növekedéssel arányosan. Az így módosított maximális díjszabást a járatokat üzemeltető légi fuvarozók tudomására kell

hozni és alkalmazásának kezdetét a körülményekhez kell igazítani; ezenkívül haladéktalanul el kell juttatni a Bizottsághoz az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való megjelentetés céljából.

2.3. A járatok folytonossága tekintetében

A *vis maior* esetét kivéve a légifuvarozónak közvetlenül felróható járatörlések az üzemeltetési tervben szereplő járatok legfeljebb 1 %-át érinthetik az IATA egy adott menetrendi időszakában során.

A fent említett 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének c) pontjával összhangban minden légi fuvarozó, amely ezen útvonalak valamelyikét üzemeltetni szándékozik, köteles garantálni, hogy azt legalább tizenkét egymást követő hónapon át üzemeltetni fogja.

A légi fuvarozó csak az IATA téli menetrendi időszakának első napján szüntetheti be a szolgáltatást és erről hat hónappal előre bejelentést kell tennie.

Ezúton értesítjük a közösség légi fuvarozóit, hogy a fent említett közszolgáltatási kötelezettségek súlyos és ismételt megszegése, a szokásos közigazgatási és bírósági intézkedéseken túl, a Korzika Területi Közössége hatáskörébe tartozó összes pályázati felhívásból való, legalább öt évig tartó kizárást is maga után vonhatja.

A Korzikát Lyon, illetve Montpellier repülőtereivel összekötő menetrend szerinti légi járatokra rótt közszolgáltatási kötelezettségek Franciaország általi feloldása

(2005/C 149/07)

(EGT vonatkozású szöveg)

A közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 1992. július 23-i 2408/92 tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján, a 2005. március 31-i korzikai területi közösségi határozatnak megfelelően, Franciaország úgy határozott, hogy 2005.10.30-tól feloldja a közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyek

- a Lyon repülőterét Ajaccio, Bastia, Calvi, illetve Figari repülőtereivel összekötő menetrend szerinti járatokra vonatkoztak és az *Európai Közösségek Hivatalos Lapja* C sorozatának 2000. október 19-i 297. számában kerültek kihirdetésre, illetve
 - a Montpellier és Ajaccio, valamint Montpellier és Bastia repülőtereit összekötő menetrend szerinti járatokra vonatkoztak és az *Európai Közösségek Hivatalos Lapja* C sorozatának 2003. január 15-i 9. számában kerültek kihirdetésre.
-

Összefonódás előzetes bejelentése
(Ügyszám COMP/M.3845 – PAI/Chr. Hansen)

(2005/C 149/08)

(EGT vonatkozású szöveg)

1. 2005. június 13-án a Bizottság a Tanács 139/2004/EK ⁽¹⁾ rendelete 4. cikke szerint olyan tervezett összefonódásról kapott bejelentést, amely szerint a PAI partners S.A.S. vállalkozás („PAI”, Franciaország) a Tanács rendeletének 3. cikke (1) bekezdése b) pontja szerint, részesedés- és eszközvásárlás útján teljes irányítást szerez a Chr. Hansen Holding A/S vállalkozás („Chr. Hansen A/S”, Dánia) együttesen Chr. Hansen név alatti, élelmiszeripari alapanyagokkal kapcsolatos tevékenysége felett.

2. Az érintett vállalatok üzleti tevékenysége a következő:

– a PAI esetében: magántőke alap;

– a Chr. Hansen esetében: élelmiszeripari alapanyagok (különösen tej enzimek, tejkultúrák, természetes színek, ízek) gyártása és értékesítése.

3. A Bizottság, előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett tranzakció a 139/2004/EK rendelet hatálya alá tartozhat. Ettől eltekintve, e kérdésről a Bizottság a végleges döntés jogát fenntartja.

4. A Bizottság felkéri az érdekelt harmadik feleket, hogy az ügylet kapcsán esetleges észrevételeiket nyújtsák be a Bizottsághoz.

Az észrevételeknek a közzétételt követő 10. napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételek beküldhetők a Bizottsághoz faxon (fax: (32-2) 296 43 01 vagy 296 72 44) vagy postai úton az alábbi hivatkozási számmal COMP/M.3845 – PAI/Chr. Hansen a következő címre:

Európai Bizottság
Verseny Főigazgatóság,
Fúziós Iktatási Osztály
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

Bejelentett összefonódás engedélyezése
(Ügyszám COMP/M.3812 – Goldman Sachs/Euramax)

(2005/C 149/09)

(EGT vonatkozású szöveg)

2005. június 6-án a Bizottság határozott, hogy engedélyezi a fentebb említett összefonódást, és a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja. Ez a határozat a Tanács rendeletének 139/2004/EK 6(1)(b) paragrafusán nyugszik. A határozat teljes szövege kizárólag angolul érhető el, és azután teszik közzé, miután az üzleti titkokat tartalmazó részeket eltávolították a határozat szövegéből. Elérhető lesz:

- az Európa versenypolitikai weboldalon (<http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/>). Ez az oldal lehetőséget kínál arra, hogy az egyedi fúziós döntések társaság, ügyszám, dátum és ágazati tagolás szerint kereshetők legyenek.
 - elektronikusan az EUR-Lex honlapon az alábbi hivatkozási szám alatt: 32005M3812. Az EUR-Lex online hozzáférést biztosít az európai jogi anyagokhoz. (<http://europa.eu.int/eur-lex/lex>)
-

III

(Közlemények)

BIZOTTSÁG

LIFE 2005–2006
FELHÍVÁS AJÁNLATTÉTELRE

(2005/C 149/10)

A Bizottság felhívja az Európai Unióban és a LIFE programhoz társult tagjelölt országban letelepedett „jogi személyeket” a 2005–2006 évi LIFE kiválasztási fordulóban való részvételre. A LIFE programhoz társult tagjelölt országok részt vehetnek ebben a fordulóban a Társulási Tanácsok döntéseiben szereplő rendelkezések szerint, melyek a LIFE programban való részvételüket érintik. (Jelenleg: Románia.)

Pályázatok

Az ajánlatokat egyedi pályázati űrlapra kell írni. A pályázati dossziét, mely a jogosultsággal és az eljárásokkal kapcsolatos részletes magyarázatokat tartalmazza, valamint a szükséges pályázati űrlapokat a Bizottság webhelyén az alábbi címen lehet beszerezni:

<http://www.europa.eu.int/comm/environment/life/home.htm>

Hol és mikor kell egy projektet benyújtani?

Részletes utasítások találhatóak mindegyik LIFE szektor pályázati dossziéjában.

E bejelentés az alábbi felhívásokra vonatkozik:1. LIFE-Nature (Természet) projektek

Cél:

a természetes élőhelyek valamint a közösségi és (csak tagjelölt országok esetében) nemzetközi fontosságú vadon élő fauna és flóra megőrzését szolgáló projektek.

Határidő:

- Minden, a fenti célt szem előtt tartó és összességében a 2006-os LIFE-NATURE költségvetésének 80 %-át meghaladó projektet, a felelős nemzeti hatóságokhoz kell benyújtani legkésőbb 2005. szeptember 30-ig.
- Ezután a nemzeti hatóságok a projekteket (két papírpéldányban) benyújtják a Bizottsághoz legkésőbb 2004. október 31-ig.

- A Tagállamok és a LIFE programhoz társult államok a nemzeti benyújtási határidőt és a szükséges összes példányszámot megváltoztathatják. A nyilvánosság tájékoztatása ennek következtében az ő felelősségük lesz.

További, a LIFE NATURE (LIFE Természetvédelem) 2006-os évi költségvetésének 20 %-át kitevő ajánlattételi felhívás kerül kiírásra 2005 őszén legalább hosszú távú, a 2007-2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti tervek előkészítésének támogatására azzal a céllal, hogy kedvező megőrzési állapotot lehessen elérni az EU Madár- és Élőhely Irányelveit érintő élőhelyek és/vagy fajok tekintetében. Ez a felhívás a tagországok azon nemzeti hivatalait célozza, melyek a NATURA 2000 megvalósításáért felelősek. A pályázatok javasolt beadási határideje 2005. december 31.

2. (a) LIFE-Environment demonstrációs jellegű (Környezet) projektek

Cél:

demonstrációs projektek, melyek innovatív és integrált technikák és módszerek kifejlesztéséhez valamint a közösségi környezetvédelmi politika továbbfejlesztéséhez járulnak hozzá, és amelyek

- integrálják a környezeti és a fenntartható fejlődéssel kapcsolatos szempontokat a földhasználat fejlesztésébe és a területrendezésbe, különösen városi és parti területeken, vagy
- elősegítik a felszíni és talajvízzel való fenntartható gazdálkodás, vagy
- minimumra csökkentik a gazdasági tevékenységek környezeti hatását, jelesen tiszta technológiák kifejlesztésével és azáltal, hogy hangsúlyt helyeznek a megelőzésre, beleértve az üvegházgázok kibocsátásának csökkentését, vagy

- előmozdítják mindenfajta hulladék megelőzését, újrafelhasználását, hasznosítását és anyagában történő hasznosítását és biztosítják a hulladékaromokkal való helyes gazdálkodást, vagy
- csökkentik a termékek környezeti hatását a termelés, disztribúció és fogyasztás, valamint az élettartamuk végén történő kezelés integrált megközelítése révén, beleértve a környezetbarát termékek kifejlesztését.

Határidő:

- Az összes projektet az illetékes nemzeti hatóságokhoz kell benyújtani legkésőbb 2005. szeptember 30-ig.
- Ezután a nemzeti hatóságok a projekteket (két papírpéldányban) benyújtják a Bizottsághoz legkésőbb 2005. november 30-ig.
- A Tagállamok és a LIFE programhoz társult államok a nemzeti benyújtási határidőt és a szükséges összes példányszámot megváltoztathatják. A nyilvánosság tájékoztatása ennek következtében az ő felelőségük lesz.

2. (b) LIFE Environment előkészítő projektek

Cél:

Olyan ajánlatok, melyek új közösségi környezetvédelmi eljárásokat és eszközöket készítenek elő, és/vagy a környezetvédelmi jogszabályokat és politikákat aktualizálják.

Határidő:

Az ajánlatokat 2005 november 30-ig kell elküldeni a Bizottság részére (két papírpéldányban). A teljes aján-

latot ajánlott levélben, külön futárral vagy küldönccel kell elküldeni vagy kézbesíteni a meghatározott határidőig a pályázati dosszién megjelölt címre. Telefaxok, elektronikus levelek, hiányos vagy több részletben küldött pályázatok nem fogadhatók el. Azok az ajánlatok, melyeket a meghatározott határidő előtt küldtek, de a Bizottság **2005.11.30.** után kapta meg őket, nem fogadhatók el.

3. LIFE Third Countries (Harmadik Országok) projektek

Cél:

technikai segítségnyújtási projektek, melyek hozzájárulnak a környezetvédelmi ágazatban szükséges eszközök és adminisztratív struktúrák kifejlesztéséhez, valamint a környezetvédelmi politikai és cselekvési programok kifejlesztéséhez a Földközi- és a Balti-tengerrel határos, jogosult harmadik országokban.

Határidő:

- Az összes projektet az illetékes nemzeti hatóságokhoz kell benyújtani legkésőbb 2005. október 31-ig.
- Ezután a nemzeti hatóságok a projekteket (két papírpéldányban) benyújtják a Bizottsághoz legkésőbb 2005. november 30-ig.
- A nemzeti hatóságok a nemzeti benyújtási határidőt és a szükséges összes példányszámot megváltoztathatják. A nyilvánosság tájékoztatása az ő felelőségük lesz.

NO-Oslo: Menetrend szerinti légi járatok üzemeltetése**Érvénytelenítés:**

(„Kiegészítés az Európai Unió Hivatalos Lapjához” HL S 115., 2005.6.16., nyílt eljárás, 113429-2005)

(2005/C 149/11)

Ministry of Transport and Communications, PO Box 8010 Dep, 0030 Oslo, Norvégia. Tel.: (47) 22 24 83 53. Fax: (47) 22 24 56 09.

Ezt az ajánlati felhívást törölték.

F-Párizs: Menetrendszerű légijárat üzemeltetése**Franciaország által a 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja értelmében közzétett, menetrendszerű légijárat Strasbourgból történő üzemeltetésére irányuló ajánlattételi felhívások**

(2005/C 149/12)

- 1. Bevezetés:** A közösségi légitfuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992.7.23-i 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának rendelkezései értelmében Franciaország közszolgáltatási kötelezettségeket írt elő menetrendszerű légijáratok üzemeltetésére egyrésztől Strasbourg, és másrésztől Amszterdam, Milánó és München között, amelyek előírt szabályait az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* tették közzé a C sorozat 2002.4.9-i 85/04. számában, a C sorozat 2003.10.25-i 257/04 és 257/05. számában.
- 3. Részvétel az ajánlattételi felhívásban:** A részvétel nyitott minden olyan közösségi légitfuvarozó számára, aki érvényes és a légitfuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992.7.23-i 2407/92/EGK tanácsi rendeletnek megfelelően kiadott működési engedéllyel rendelkezik.

Az ajánlattételi felhívásokat a következő útvonalak mind-egyikére külön tették közzé:

- Strasbourg – Amszterdam,
- Strasbourg – Milánó (Malpensa/Linate/Bergamo),
- Strasbourg – München.

Franciaország úgy határozott, hogy amennyiben 2005.9.17-ig egyetlen légitfuvarozó sem kezdi meg, vagy nem áll az útvonal üzemeltetésének megkezdése előtt az előírt közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően, és pénzügyi ellentételezés kérése nélkül, a fent szereplő minden útvonalra a fenti rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontjában meghatározott eljárás keretén belül az ezen útvonalhoz való hozzáférést egy légitfuvarozóra korlátozza, és az ajánlattételi felhívások alapján 2005.10.17-től az IATA 2007. nyári menetrendi időszaka kezdete előtti napig – azaz 2007.3.24-ig – adja át e légijáratok üzemeltetését.

Az ajánlattevők benyújthatnak a fent említettek közül több útvonal ellátását tartalmazó ajánlatot, különösen, ha annak hatására csökken a kért teljes ellentételezés. Az ajánlattevőknek azonban világosan fel kell tüntetniük minden útvonal esetében a kért ellentételezés összegét, esetlegesen több összeget megadva az ajánlatuk kiválasztásának különböző eshetőségei függvényében arra az esetre, ha azon útvonalaknak, amelyekre ajánlatot nyújtottak be, csak egy részét választanák ki.

- 2. Az ajánlattételi felhívások tárgya:** Az 1. pontban említett útvonalakra 2005.10.17-től menetrendszerű légijáratok biztosítása az érintett közszolgáltatási kötelezettségekkel összhangban, ahogyan azokat az *Európai Közösségek Hivatalos Lapja* C sorozatának 2002.4.12-i 85. számában és az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatának 2003.10.25-i 257. számában kihirdették.

- 4. Az ajánlattételi felhívás eljárása:** Minden ajánlattételi felhívás a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d), e), f), g), h) és i) pontjának hatálya alá tartozik.

- 5. Ajánlattételi felhívás dokumentációja:** Az ajánlattételi felhívás teljes dokumentációja – beleértve az ajánlattételi felhívások külön szabályzatát és a közszolgáltatás átadásáról szóló megegyezést, valamint annak technikai mellékleteit (jelentés a strasbourgi repülőtér vonzáskörzetének demográfiai és szocio-gazdasági helyzetéről, jelentés a strasbourgi repülőtérrel, piacutatás, jelentés az Európai Parlamentről, az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* kihirdetett közszolgáltatási kötelezettségek szövege) – az alábbi címen ingyenesen beszerezhető:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires budgétaires et financières, sous-direction du budget et des interventions financières, bureau des interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16. Tel.: (33) 1 43 17 77 99. Fax: (33) 1 43 17 77 69. E-mail: marie-francoise.lucia-ni@diplomatie.gouv.fr.

- 6. Banki biztosíték:** Egy millió eurós banki biztosítékot kell elhelyezni egy az Európai Unió területén székhellyel rendelkező banknál, hosszú távú „Standard and Poors A+” besorolását (vagy annak megfelelőt). Ezt a biztosítékot minden visszautasított ajánlattevő esetében felszabadítják a beérkezett ajánlatokat felbontó bizottság határozata után. A biztosíték a kiválasztott ajánlattevő által a szerződés megfelelő végrehajtásának biztosítására szolgál annak időtartama alatt, és csak az elszámolások végleges lezárásakor szabadítják fel.

- 7. Pénzügyi kompenzáció:** Az ajánlattevők által benyújtott ajánlatoknak tartalmazniuk kell a szerződés tervezett időtartama alatt az útvonalak üzemeltetésére ellentételezés címén kért összeget (két időszakra lebontva, az első a 2005.10.17-től 2006.3.25-ig, a második a 2006.3.26-tól 2007.3.24-ig tartó időszak). A végül megadott ellentételezés pontos összegét minden időszakra „utólagosan” állapítják meg a szolgáltatás által ténylegesen előidézett kiadások és bevételek függvényében, bizonyítók okiratok alapján, az ajánlatban szereplő összeg erejéig.

8. **Viteldíjak:** Az ajánlattevők által benyújtott ajánlatoknak tartalmazniuk kell a tervezett viteldíjakat és azok változásának feltételeit.

9. **A szerződés időtartama, módosítása és felmondása:** A szerződés 2005.10.17-én kezdődik. A szerződés az IATA 2007. nyári menetrendi időszakának kezdetét megelőző napon, azaz 2007.3.24-én ér véget. A szerződés végrehajtása a 7. pontban meghatározott két időszak befejeződésékor a légitfuvarozóval együttműködésben végzett vizsgálat tárgyát képezi. A működtetés feltételeinek előre nem látható módosítása esetében az ellentételezés összege felülvizsgálható.

Az *Európai Közösségek Hivatalos Lapja* C sorozatának 2002.4.9-i 85. számában, és az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C sorozatának 2003.10.25-i 257. számában kihirdetett közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően a szolgáltatásokat a kiválasztott légitfuvarozó legalább hat hónapos felmondási idő betartásával szakíthatja csak meg.

10. **Büntetések:** A 9. pontban említett felmondási időnek a légitfuvarozó által történő be nem tartása büntetéssel szankcionált. Ennek kiszámítása a következők alkalmazásával történik:

- az első időszak alatt, a szerződés kezdetétől 2006.3.25-ig hármas szorzótényező az első üzemeltetési hónapokban megállapított átlagos havi hiány és az érintett hónapok száma szorzatának vonatkozásában,
- a következő év folyamán hármas szorzótényező a korábbi időszakban megállapított havi hiány és az érintett hónapok száma szorzatának vonatkozásában.

Amennyiben a légitfuvarozó a szóban forgó járatot vis maior miatt nem tudja üzemeltetni, a pénzügyi ellentételezés összege a nem teljesített járatok arányában csökkenthető.

Amennyiben a légitfuvarozó nem vis maior miatt nem üzemeltetné az útvonalat, vagy ha nem tartja be a közszolgáltatási kötelezettségeket, a strasbourgi Kereskedelmi és Iparkamara, vagy a Külügyminisztérium a következőket teheti:

- csökkenti a pénzügyi ellentételezést a nem teljesített járatok arányában,
- magyarázatot kér a légitfuvarozótól. Ha azok nem kielégítőek, felmondhatja a szerződést.

E büntetéseket a polgári légit közlekedési törvénykönyv R. 330-20 cikke rendelkezéseinek sérelme nélkül kell alkalmazni.

11. **Az ajánlatok benyújtása:** Az ajánlatoknak (helyi idő szerint) 17:00 óra előtt kell beérkezniük a következő címre:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires budgétaires et financières, sous-direction du budget et des interventions financières, bureau des interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16,

ez ajánlattételi felhívásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésétől számított legkésőbb öt héttel, tértivevényes ajánlott küldeményben – mely esetben a kézbesítés napját a tértivevény aláírásának időpontja igazolja – vagy a helyszínen átvételi elismervény ellenében átadva.

12. **Az ajánlattételi felhívás érvényessége:** Az ajánlattételi felhívások érvényessége – a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja első mondatának megfogalmazása szerint – azon feltételtől függ, hogy egy közösségi légitfuvarozó se nyújtson be a szóban forgó útvonalra 2005.9.17-től történő üzemeltetési programot 2005.10.17-e előtt, az előírt közszolgáltatási kötelezettségekkel összhangban, pénzügyi ellentételezés kérése nélkül.