



Tartalom

II *Közlemények*

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

Európai Bizottság

2017/C 194/01	Bizottsági közlemény – Az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelethez kapcsolódó értelmezési iránymutatás – közszolgáltatási kötelezettségek	1
2017/C 194/02	Bejelentett összefonódás engedélyezése (Ügyszám: M.7746 – Teva/Allergan Generics) ⁽¹⁾	29
2017/C 194/03	Bejelentett összefonódás engedélyezése (Ügyszám: M.8503 – Goldman Sachs/Eurazeo/Dominion Web Solutions) ⁽¹⁾	29

IV *Tájékoztatások*

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

Tanács

2017/C 194/04	A Tanács határozata (2017. június 8.) az Európai Szakképzés-fejlesztési Központ igazgatótanácsa összetételének megújításáról	30
---------------	--	----

Európai Bizottság

2017/C 194/05	Euroátváltási árfolyamok	32
---------------	--------------------------------	----

2017/C 194/06	A Bizottság végrehajtási határozata (2017. június 15.) az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 105. cikkében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás módosítására irányuló kérelemnek az <i>Európai Unió Hivatalos Lapjában</i> történő közzétételéről (Almansa [OEM])	33
2017/C 194/07	A Bizottság végrehajtási határozata (2017. június 16.) az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 105. cikkében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás módosítására irányuló kérelemnek az <i>Európai Unió Hivatalos Lapjában</i> történő közzétételéről (Méntrida [OEM])	41

V Hirdetmények

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

Európai Bizottság

2017/C 194/08	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám: M.8505 – NN Group/ATP/Hotel) – Egyszerűsített eljárás alá vont ügy ⁽¹⁾	47
2017/C 194/09	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám: M.8508 – Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3) – Egyszerűsített eljárás alá vont ügy ⁽¹⁾	48
2017/C 194/10	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám: M.8495 – Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business) – Egyszerűsített eljárás alá vont ügy ⁽¹⁾	49
2017/C 194/11	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám: M.8435 – FMC/DuPont Divestment Business) ⁽¹⁾	50
2017/C 194/12	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám: M.8526 – CPPIB/BTPS/Milton Park) – Egyszerűsített eljárás alá vont ügy ⁽¹⁾	51

EGYÉB JOGI AKTUSOK

Európai Bizottság

2017/C 194/13	Módosítás iránti kérelem közzététele a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 50. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján	52
---------------	--	----

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

II

(Közlemények)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

BIZOTTSÁGI KÖZLEMÉNY

Az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelethez kapcsolódó értelmezési iránymutatás –
köszolgáltatási kötelezettségek

(2017/C 194/01)

Tartalomjegyzék

	Oldal
1. Bevezetés	2
2. Miért van szükség iránymutatásra?	3
2.1. A jogi keret	3
2.2. A szabályok egyértelművé tételének szükségessége	3
3. Köszolgáltatási kötelezettség előírása	4
3.1. Általános elvek	4
3.2. Jogosult járatok és útvonalak	5
3.2.1. Jaratok típusa	5
3.2.2. Útvonalak típusai	5
3.2.3. Az útvonal létfontossága	6
3.2.4. Az útvonalak összekapcsolása	7
3.2.5. A résidőre vonatkozó szabályozással való kapcsolat	7
3.3. A kötelezettségek szükségessége és megfelelősége	8
3.3.1. Arányosság a gazdasági és társadalmi fejlődéssel kapcsolatos igények vonatkozásában	8
3.3.2. Az alternatív közlekedési módok elégtelensége	8
3.3.3. A meglévő viteldíjak és feltételek	8
3.3.4. A meglévő légi fuvarozási kínálat együttes hatása	9
3.4. A kötelezettségek fajtája	9
3.5. A folyamatosságra vonatkozó kötelezettségek	10
3.6. A közszolgáltatási kötelezettségek előírásának következményei	10
4. A közszolgáltatási kötelezettségek előírására vonatkozó eljárások	11
4.1. A tájékoztatók közzététele a Hivatalos Lapban	12
5. A közszolgáltatási kötelezettségek rendszeres újbóli értékelésének szükségessége	12
6. Kizárólagos szolgáltatási koncessziók	13
6.1. Nyilvános pályázat kiírásának kötelezettsége	13
6.2. A pályázatok benyújtására való jogosultság	14
6.3. Kiválasztási szempontok	14
6.4. Az útvonal működtetésére vonatkozó kizárólagos jog odaítélésének következményei	14
6.5. A közszolgáltatási kötelezettségek és a kizárólagosság újbóli vizsgálata az egyes koncessziós időszakok végén	15

6.6.	Különleges eset: a pályázat tárgyát képező útvonalak csoportosítása	15
7.	A nyilvános pályázatokra vonatkozó eljárások	16
8.	Ellentételezés és az állami támogatási szabályokkal való kapcsolat	17
8.1.	Az ellentételezés lehetősége és összege	17
8.2.	Az állami támogatási szabályokkal való kapcsolat	17
8.2.1.	A közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése céljából nyújtott állami támogatások	18
8.2.2.	Az Altmark-kritériumok	18
9.	Sürgősségi eljárás	19
10.	A közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó pályázati eljárások és a közbeszerzési szabályokkal való kapcsolatuk	20
11.	A Bizottság vizsgálati és döntéshozatali hatásköre	21
I. MELLÉKLET:	A DG COMP és a DG MOVE által kidolgozott kérdőív a közszolgáltatási kötelezettség Bizottság felé történő bejelentésére	22
II. MELLÉKLET:	Az 1008/2008/EK rendeletben szabályozott közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó rendelkezések kivonata	25

1. BEVEZETÉS

1. A Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ (a továbbiakban: „1008/2008 rendelet” vagy „rendelet”) értelmében vett közszolgáltatási kötelezettségek célja a folyamatosságra, a rendszerességre, az árképzésre, illetve a minimális kapacitásra vonatkozó előírások rögzítése az elszigetelt vagy fejlődő régiók elérhetőségének biztosítása érdekében, azokban az esetekben, amikor egy tagállam úgy találja, hogy a regionális fejlesztési politika célkitűzései nem tudnak megfelelően teljesülni, ha a szóban forgó politikát kizárólag a szabad piaci verseny működési elvei alakítják, mert a piac önmagában nem fog megfelelő légi járatokat biztosítani ezekben a régiókban. A közszolgáltatási kötelezettségek ezért kivételt jelentenek az Európai Unión belüli légi járatok nyújtásának szabadságára vonatkozó, a rendelet 15. cikkének (1) bekezdésében biztosított általános elv alól.
2. Az „Európai légi közlekedési stratégia” című közleményében ⁽²⁾ a Bizottság azonosította az uniós polgárok és vállalkozások különböző igényeit, amelyek közé tartozik például a jó minőségű légi közlekedési szolgáltatásokhoz való hozzáférés, és úgy vélte, hogy ha egyes európai régiókban a piac önmagában nem biztosít megfelelő légi közlekedési szolgáltatásokat, a tagállamok fontolóra vehetik, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek kiszabása révén biztosítsák a rosszul lefedett régiókba irányuló, illetve az ilyen régiókból induló járatokat, azaz a szükséges összeköttetéseket. A közszolgáltatási kötelezettségek fontos szerepet játszhatnak az összeköttetés szempontjából, és néhány tanulmány szerint az összeköttetés létfontosságú az Európai Unió régiói számára: az összeköttetés 10 %-os javulása – az említett tanulmányok mérései szerint – további 0,5 %-kal ösztönzi a(z) (egy főre jutó) GDP-t, 1 %-kal növeli a GDP növekedési rátáját, és a munkatermelékenység általános növekedéséhez vezet ⁽³⁾. Az összeköttetés kulcsfontosságú szerepet játszik a növekedés, a munkahelyek és a társadalmi kohézió szempontjából.
3. Az 1008/2008/EU rendelet alapján jelenleg 179, közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonal működik az Európai Unió területén, 13 tagállamban (Horvátország, Ciprus, Cseh Köztársaság, Észtország, Finnország, Franciaország, Görögország, Írország, Olaszország, Portugália, Spanyolország, Svédország és az Egyesült Királyság) ⁽⁴⁾. Franciaországban található a legtöbb ilyen útvonal (40) évi mintegy 5,7 millió utassal, ami azt jelenti, hogy minden ötödik belföldi utas közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalon utazik. Írországban a közszolgáltatási kötelezettségek aránya a belföldi közlekedésben körülbelül 70 %. A gyakorlatban a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalak főként belföldi útvonalak, és csak hét olyan útvonal van, amely két különböző tagállamban található repülőtereket köt össze. A jelenleg közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalak közül 136 részesen az állami hatóságok nyújtotta támogatásból, és a működtetésükre éves szinten költött állami támogatás összege – a Bizottság rendelkezésére álló információk alapján – a becslések szerint legalább 300 millió EUR.

⁽¹⁾ HL L 293., 2008.10.31., 3. o.

⁽²⁾ COM(2015) 598 final, 2015.12.7.

⁽³⁾ InterVISTAS, 2015, Az európai repülőterek gazdasági hatása – A gazdasági növekedés fontos katalizátora; PwC, 2013, A légi közlekedés és a gazdaság közötti kapcsolatot bizonyító ökonometriai elemzés; IATA, 2007, A légi közlekedés gazdasági előnyei – A befektetés megtérülésének gazdasági ütemére vonatkozó mérések a légi közlekedési ágazatban.

⁽⁴⁾ Néhány további tagállam is érdeklődést mutatott közszolgáltatási kötelezettségek előírása iránt. Németországnak például három közszolgáltatási kötelezettsége volt korábban. Magyarország közel állt ahhoz, hogy közszolgáltatási kötelezettséget írjon elő, de egy légi fuvarozó épp azt megelőzően jelentette be azt a szándékát, hogy megkezdi a járatok működtetését az érintett útvonalon. Szlovénia kérdésekkel fordult a Bizottsághoz a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatban. Lettországnak és Máltának képviselői vannak a közszolgáltatási kötelezettségekkel foglalkozó érdekcsoportban a CIRCABC-n (A közigazgatási rendszerek, gazdasági szervezetek és állampolgárok részére kifejlesztett kommunikációs és információs forrásközpont. Az érintett nemzeti hatóságok hozzáférést kaphatnak az érdekcsoporthoz). A honlap elérhetősége: <https://circabc.europa.eu>

4. Az 1008/2008/EK rendeletnek a Bizottság által 2011–2013 között elvégzett célvezetőségi vizsgálata szerint a közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozóan a rendeletben meghatározott szabályok megfelelnek a célnak, vagyis biztosítják az összeköttetést olyan esetekben, amikor a piac azt nem valósítja meg. Az érintettek és a tagállamok ajánlásokat tettek a nemzeti hatóságok és a Bizottság közötti fokozott együttműködésre, valamint az uniós állami támogatási szabályok és a rendelet közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó szabályai közötti megfelelő összhang biztosítására, ezen belül egy esetleges útmutató kiadására ⁽⁵⁾.
5. Az említett ajánlások nyomán gyakorlati lépésekre is sor került. A Bizottság létrehozta a közszolgáltatási kötelezettséggel foglalkozó kapcsolattartó személyek naprakész hálózatát; továbbá az 1008/2008/EK rendelet értelmében a piacra jutással foglalkozó bizottságban ⁽⁶⁾ üléseket szervezett, ahol a Bizottság szolgálatai összevont előadást tartottak a közszolgáltatási kötelezettségekről, és a tagállamok megosztották egymással gyakorlati tapasztalataikat. Elkészült egy egyszerű kérdőív, amely lehetővé teszi a nemzeti hatóságok számára, hogy könnyen bejelentésük a közszolgáltatási kötelezettségek bevezetésére vonatkozó szándékukat, és az említett hatóságok ezt már következetesen használják is. A Bizottság szolgálatai előre figyelmeztetik a tagállamokat, ha problémákat tapasztalnak. Egy új adatbázis lehetővé teszi a Bizottság szolgálatai számára, hogy Európa-szerte összesített adatokat szerezzenek a közszolgáltatási kötelezettségekről.

2. MIÉRT VAN SZÜKSÉG IRÁNYMUTATÁSRA?

2.1. A jogi keret

6. A közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó feltételek és követelmények az 1008/2008/EK rendelet 16–18. cikkében kerültek meghatározásra (lásd az ezen iránymutatás II. mellékletében található kivonatot). A 16. cikk határozza meg a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó általános elveket. Tartalmazza a közszolgáltatási kötelezettségek előírásával és a folyamatosságra vonatkozó követelményekkel kapcsolatos szempontokat, az értékelési szempontokat a tagállamok számára, a közzétételi eljárás szabályait és a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalakon a működtetés megkezdésére vonatkozó szabályokat, az útvonalhoz való hozzáférés korlátozására vonatkozó feltételeket és eljárást, valamint a sürgős esetekben alkalmazandó eljárást. A 17. cikk előírja a nyilvános pályázati eljárás lebonyolításának módját. Szabályokat tartalmaz a pályázati felhívás és az azt követő szerződés tartalmára, a közzétételi eljárásra és a pályázóknak nyújtandó információkra, a pályázatok kiválasztására vonatkozó szempontokra, az ellentételezésre és a pályázati eljárás végén a Bizottságnak benyújtandó információkra vonatkozóan. Végezetül, a 18. cikk tartalmazza az előző cikkek értelmében hozott döntések vizsgálatára és felülvizsgálatára vonatkozó szabályokat.

2.2. A szabályok egyértelművé tételének szükségessége

7. Az 1008/2008/EK rendelettel létrehozott uniós jogi keret garantálja a közszolgáltatási kötelezettségek előírására vonatkozó eljárás nyíltságát, nyilvánosságát és átláthatóságát. A közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos szabályok helyes alkalmazásának ellenőrzése elengedhetetlen ahhoz, hogy elkerülhető legyen a rendszerrel való, az elérni kívánt társadalmi és gazdasági célkitűzések tekintetében aránytalan versenykorlátozások miatt bekövetkező esetleges visszaélés. A Bizottság célja, hogy még a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos tájékoztató közzétételét megelőzően a tanácsot nyújtson, és segítsen és a lehető legtöbb potenciálisan felmerülő probléma kezelésében.
8. Ebben az összefüggésben hasznos az olyan múltbeli értékelések és egyedi esetek széles körben történő megosztása, amelyek eddig általában csak az érintett tagállam és a Bizottság előtt voltak ismertek.
9. Az iránymutatás elfogadásának másik oka, hogy a Bíróság jelenleg nem rendelkezik az 1008/2008 rendelet/EK értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó ítélkezési gyakorlattal.
10. A közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló jogszabály alkalmazásával foglalkozó tanácsadó bizottságnak a nemzeti szakértők részvételével 2015 szeptemberében tartott ülésén ⁽⁷⁾ a Bizottság szolgálatai felvetették a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó iránymutatás kiadásának lehetőségét. A tagállamok üdvözölték ezt az ötletet, és egyetértettek abban, hogy egy ilyen iránymutatás átláthatóságot, következetességet és egyértelműséget biztosítana az uniós légitársaságok, a tagállamok, valamint a regionális hatóságok és igazgatási szervek számára. Ez az álláspont megfelelt a nemzeti és helyi hatóságokkal folytatott korábbi kétoldalú eszmecsere során kinyilvánított véleményeknek. Ezért a légi közlekedési stratégiáról szóló közleményében a Bizottság vállalta, hogy iránymutatást tesz közzé, amelyben egyértelművé teszi az 1008/2008/EK rendeletben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó szabályoknak és eljárásoknak a Bizottság szolgálatai általi értelmezését és alkalmazását. Ez az iránymutatás ennek a kötelezettségvállalásnak az eredményeként született. Az iránymutatás előkészítő lépéseként 2016 nyarán a főbb érdekelt véleményének megismerése érdekében célzott informális konzultációra kerül sor.

⁽⁵⁾ Bizottsági szolgálati munkadokumentum SWD(2013) 208 final, 2013.6.6., 5.1.1.3. szakasz. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm

⁽⁶⁾ A közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló jogszabály alkalmazásával foglalkozó tanácsadó bizottság.

⁽⁷⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3118&Lang=HU>

11. Ez az iránymutatás arra irányul, hogy bemutassa a rendeletben használt szempontok bizottsági értelmezését, és ismertesse a követendő vonatkozó eljárásokat. Továbbá az egész szövegben szerepelnek válaszok a leggyakrabban feltett olyan kérdésekre, amelyekre a rendelet nem ad kifejezett választ. Egyértelmű, hogy a tagállamok közül néhány nagyon jól ismeri a szabályokat és azok alkalmazását, mások viszont nem vagy csak nagyon korlátozottan rendelkeznek tapasztalattal a közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó szabályok alkalmazását illetően. A szabályok és az értelmezésük egyértelművé tételének meg kell könnyítenie a vonatkozó szabályoknak való megfelelést, különösen a közszolgáltatási kötelezettségeket először használó felek számára.
12. A Bizottságnak a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatban a rendeletben előírt szabályok alkalmazása terén szerzett tapasztalata mellett ez az iránymutatás az uniós jogszabályokban szereplő állami támogatási szabályokat is figyelembe veszi (különösen az EUMSZ 107–109. cikkét)⁽⁸⁾. Sok kérdés érkezik a Bizottsághoz általában véve a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatban – szinte minden nap, és főként a tagállamoktól –, a hivatalos panaszok száma – amelyek mindegyikét légitársaságok és repülőterek nyújtják be – azonban igen alacsony. Ez az iránymutatás orvosolni kívánja a nemzeti hatóságok, a légitársaságok és a repülőterek által leggyakrabban felvetett problémákat. Nem kíván kimerítő módon kitérni valamennyi rendelkezésre.
13. Ez az iránymutatás olyan utalásokat tartalmaz, amelyek a legtöbb esetre vonatkoznak, de ki kell hangsúlyozni, hogy minden eset önmagában, valamennyi konkrét körülmény alapján értékelendő.
14. Ez az iránymutatás mindenestre nem kíván semmilyen új jogi kötelezettséget előírni, és nem sérti a Bíróságnak a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos esetleges jövőbeli értelmezését.

3. KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉG ELŐÍRÁSA

3.1. Általános elvek

15. Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) és (4) bekezdéséből következik, hogy a tagállamoknak tájékoztatniuk kell a Bizottságot a közszolgáltatási kötelezettségek előírásával kapcsolatos bármilyen szándékukról. A tájékoztatók közzététele nem nyújt jogbiztonságot egy adott eredményt illetően; célja, hogy tájékoztassa a piacot a tagállamok új közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos szándékairól⁽⁹⁾. A Bizottság szolgálatai kidolgoztak egy olyan kérdőívet a közszolgáltatási kötelezettségek bejelentésére és leírására, amely mind az 1008/2008/EK rendelethez, mind pedig a közszolgáltatási kötelezettségek értékelésének szerves, de független részét képező állami támogatási szabályokhoz kapcsolódó legfontosabb kérdésekre kiterjed (lásd az I. mellékletet)⁽¹⁰⁾. A Bizottság nem hoz formális határozatot a közszolgáltatási kötelezettségekről, mégis nagyon fontos még azelőtt tisztázni az esetlegesen azonosítható kérdéseket, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek bevezetésre vagy módosításra kerülnek és aggályokat vetnek fel a jövőben. A Bizottság azt tanácsolja a tagállamoknak, hogy a lehető leghamarabb vegyék fel a kapcsolatot a Bizottság szolgálataival, ha felmerül egy új közszolgáltatási kötelezettség előírásának vagy egy létező közszolgáltatási kötelezettség módosításának gondolata. Ez biztosítja, hogy a Bizottság szolgálatai tudomást szerezzenek a tervekről, a kezdetektől fogva segítséget tudjanak nyújtani, és ezáltal az egész folyamat zökkenőmentesebbé tehesse.
16. A légi közlekedési ágazatban a közszolgáltatási kötelezettségek fontos jellemzője az adott útvonalon való működési feltételeket meghatározó közszolgáltatási kötelezettségi rendszer és az üzemeltetőnek (ellentételezéssel vagy anélkül) kizárólagos jogot biztosító szerződés közötti egyértelmű különbség. A légi közlekedési ágazatban a közszolgáltatási kötelezettség előírása nem feltétlenül és nem automatikusan teremti meg a jogot az érintett tagállam számára, hogy egyetlen üzemeltetőre korlátozza a légi útvonalakhoz való hozzáférést vagy ellentételezést nyújtson a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért (ún. „korlátozott közszolgáltatási kötelezettség”). Ha egy légi fuvarozó kinyilvánítja arra való hajlandóságát, hogy kizárólagosság és ellentételezés nélkül működteti az útvonalat, akkor az útvonalhoz való hozzáférésnek szabadnak kell maradnia a közszolgáltatási kötelezettség feltételeit tiszteletben tartó bármely légi fuvarozó számára (ún. „nyílt közszolgáltatási kötelezettség”).

⁽⁸⁾ Az állami támogatási – anyagi és eljárási – szabályok továbbra is alkalmazandók a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalakra. A közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó, a rendelet értelmében vett eljárás nem helyettesíti az állami támogatásra vonatkozó eljárást.

⁽⁹⁾ A Bizottság bármikor további információkat kérhet a közzététel előtt vagy után, akár valamely tagállam kérésére, akár saját kezdeményezésére (például egy panaszt követően).

⁽¹⁰⁾ Ahogy a kérdőívben szerepel, az állami támogatás bejelentésére vonatkozó szabályok maradéktalanul alkalmazandók a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatban nyújtott ellentételezésre. Az adott esettől függően az állami támogatás bejelentésére akkor kerül sor, amikor ismertté válik az ellentételezés összege, azaz amikor azt rögzítik az odaítélésről szóló határozatban és/vagy a szerződésben. A tagállamoknak arra is lehetőségük van, hogy előre bejelentsék a Bizottságnak a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos ellentételezést. Az előzetes bejelentés a bejelentést megelőző hasznos informális szakasz, amelynek során a Bizottság szolgálatai informális visszajelzést és útmutatást tudnak nyújtani a tagállamoknak. A tagállamoknak kell előzetes iránymutatást kérniük a Bizottságtól, amennyiben szükségesnek ítélik azt.

17. A rendelet értelmében a közszolgáltatási kötelezettségek különösen arra használhatók, hogy biztosítsák a hozzáférést a távoli és elszigetelt régiókhoz vagy bizonyos körülmények között, amikor a piaci erők önmagukban nem teszik lehetővé a bizonyos normáknak megfelelő légi közlekedési szolgáltatások minimális biztosítását.
18. Mivel a közszolgáltatási kötelezettségek kivételt képeznek a légi járatok nyújtásának szabadságára vonatkozó általános elv alól⁽¹¹⁾, szigorú követelmények és korlátozások vonatkoznak rájuk. A közszolgáltatási kötelezettségeknek tiszteletben kell tartaniuk az átláthatóság, a megkülönböztetésmentesség és az arányosság elvét: különösen nem vezethetnek megkülönböztetéshez a légi fuvarozók állampolgársága vagy kiléte alapján, és nem haladhatják meg a szakpolitikai célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket⁽¹²⁾.

3.2. Jogosult járatok és útvonalak

3.2.1. Járatok típusa

19. Közszolgáltatási kötelezettségek csak menetrend szerinti légi járatok esetében írhatók elő⁽¹³⁾. A nem menetrend szerinti járatokra nem vonatkoznak közszolgáltatási kötelezettségek. Amikor egy légi fuvarozó csak ülőhelyet értékesít⁽¹⁴⁾ egy útvonalon az arra az útvonalra előírt közszolgáltatási kötelezettség követelményeinek megfelelően, az a légi járat szintén menetrend szerinti légi járatnak tekintendő⁽¹⁵⁾.

3.2.2. Útvonalak típusai

20. Az 1008/2008/EK rendelet kétféle útvonal esetében teszi lehetővé közszolgáltatási kötelezettség előírását⁽¹⁶⁾:

- a) Egy peremterületet vagy fejlődő régiót kiszolgáló repülőterre irányuló útvonalak

A peremterület általában egy távoli régió vagy az adott tagállam fővárosából és más nagyobb városaiból nehezen elérhető régió. A távoli fekvést és az elszigeteltséget a tagállam területének, valamint az igazgatási, üzleti, oktatási és egészségügyi központjainak vonatkozásában kell értékelni, de emellett más olyan tagállamok területe és ilyen központjai vonatkozásában is, amelyekkel közös határa van. A fejlődő régiók gazdaságilag le vannak maradva⁽¹⁷⁾, ami például az egy főre jutó GDP-vel vagy a munkanélküliségi rátával mérhető.

- b) Ritkán használt útvonalak bármely repülőterre

A rendelet nem határoz meg számszerűsíthető feltételt annak vonatkozásában, mikor értékelhető ritkán használtnak egy útvonal, mert a különböző tagállamokban különböző helyzetek állhatnak fenn. Ugyanakkor a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos nagyszámú esetre támaszkodó bizottsági tapasztalat alapján biztonságosan kijelenthető, hogy az évente több mint 100 000 utast kiszolgáló útvonalak általában nem tekintendők ritkán használt útvonalnak a rendelet értelmében⁽¹⁸⁾.

21. Az 1008/2008/EK rendelet nem korlátozza a közszolgáltatási kötelezettségeket egyazon tagállamban található útvonalakra. Az Európai Unión belül bármely olyan útvonalra alkalmazhatók, amelyek megfelelnek a rendelet feltételeinek. A harmadik országokba irányuló, közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalakra nem vonatkozik a rendelet, mert annak hatálya az Európai Unión belüli légi járatokra korlátozódik⁽¹⁹⁾.

⁽¹¹⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 15. cikkében meghatározottak szerint.

⁽¹²⁾ Lásd az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdését.

⁽¹³⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdése.

⁽¹⁴⁾ 2. cikk (15) bekezdés: „csak ülőhely-értékesítés: az ülőhelyek közvetlen értékesítése az ügyfelek számára a légi fuvarozón, annak meghatalmazott ügynökén vagy az utazásszervezőn keresztül, egyéb kapcsolódó szolgáltatások, pl. ellátás nyújtása nélkül;”.

⁽¹⁵⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (7) bekezdése.

⁽¹⁶⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdése.

⁽¹⁷⁾ Például az uniós regionális politika összefüggésében kevésbé fejlett régiók (ahol az egy főre jutó GDP kevesebb, mint az európai átlag 75 %-a) általában megfelelnek ennek a feltételnek. Mivel az ugyanabban a tagállamban található régiók helyzete is jelentősen eltérő lehet, a fejlődő régióknak való minősítés az adott tagállam nemzeti GDP-jével vagy munkanélküliségével való összehasonlításból is következhet.

⁽¹⁸⁾ Ez azonban nem jelenti azt, hogy az évente kevesebb mint 100 000 utast kiszolgáló útvonalak szükségszerűen ritkán használt útvonalnak tekinthetők. Általánosságban elmondható, hogy minél több utast szolgál ki egy adott útvonal, annál nehezebb azzal érvelni, hogy az ilyen útvonal jogosult közszolgáltatási kötelezettségre, vagyis azzal, hogy közszolgáltatási kötelezettség nélkül egyetlen fuvarozó sem biztosítana a 16. cikk (1) bekezdésében említett bizonyos normákat kizárólag az üzleti érdekei figyelembevételével.

⁽¹⁹⁾ Lásd különösen az 1008/2008/EK rendelet 1. cikkének (1) bekezdését és 15. cikkének (1) bekezdését. Ugyanakkor a rendelet főszabály szerint nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy hasonló megállapodásokat kössenek harmadik országokkal két- vagy többoldalú megállapodások alapján, különösen a vonatkozó uniós versenyjognak megfelelően. Például az egyik tagállam egyetértési megállapodást kötött harmadik országokkal, hogy lehetővé tegyék a két terület közötti járatokat a közszolgáltatási kötelezettség alá eső uniós útvonalakéhoz hasonló feltételek mellett. A pályázatra a nyílt pályázatokra vonatkozó uniós rendelkezéseknek megfelelően került sor.

22. A rendelet 16. cikkének (1) bekezdéséből következik, hogy a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonal mindig két repülőtér között, nem pedig két város vagy régió vonatkozásában kerül meghatározásra. A repülőtérnek a közszolgáltatási kötelezettség alkalmazásában történő kiválasztását megfelelően indokolni kell. Az odafelé irányuló összeköttetés – vagyis a célállomásként szolgáló város repülőterei által kínált célállomások és járatgyakorosság – része az értékelésnek, de kizárólag ennek alapján nem indokolható, hogy miért egy adott repülőteret választanak egy másik helyett. Lehetőség van arra, hogy ha egy közigazgatási szerv úgy ítéli meg, hogy több célrepülőtér ugyanolyan jól kiszolgálja egy régió igényeit, közszolgáltatási kötelezettséget írjon elő egy abban a régióban található repülőtérrel ezekre a célrepülőterekre, ezáltal közszolgáltatási kötelezettséget írva elő ezeken a különböző útvonalakon. Ha egy légi fuvarozó megkezdi a működését az egyik ilyen útvonalon, vagy ha egy légi fuvarozót kiválasztanak egy útvonalra egy valamennyi útvonalra vonatkozó nyilvános pályázat eredményeként, a többi közszolgáltatási kötelezettséget érvényteleníteni kell, hogy ne záródjon be szükségtelenül a piac⁽²⁰⁾. A 16. cikk (1) bekezdése nem tér ki kifejezetten erre a helyzetre, de a rendelkezés feltételeivel nem ellentétes, továbbá összhangban van a rendelkezés célkitűzéseivel. Az egyenlőtlen elbánás és a versenytorzulás elkerülése érdekében fontos azonban, hogy kezdetektől fogva átláthatóak legyenek a hatóság szándékai, nevezetesen a rendelet 16. cikkének (4) bekezdésében említett tájékoztatás révén.
23. Ha egy adott régióból több, ugyanazt a várost kiszolgáló repülőtérre irányuló vagy onnan induló útvonal vonatkozásában határozódna meg közszolgáltatási kötelezettséget, az általában nem lenne arányos a mobilitás és a területi kohézió biztosításának célkitűzésével. Az intézkedés hatására az alkalmi légi fuvarozók kizárásra kerülnének, mivel a célállomásként szolgáló város egyik repülőtérre sem tudnának járatokat működtetni a régióból, és ez hozzájárulna ahhoz, hogy a piac határozottan bezáródjon a konkurens útvonalakon működő új légi fuvarozók előtt. Ezért a kiválasztott repülőtér kivételével az ugyanazt a várost kiszolgáló többi repülőtérre elvileg nem vonatkoznak közszolgáltatási kötelezettségek.
24. A közszolgáltatási kötelezettségek általában alkalmazhatók az egy vagy több leszállóhellyel működő útvonalakra⁽²¹⁾. Ugyanakkor a közszolgáltatási kötelezettség megfelelőségének értékelését minden útszakasz esetében külön-külön kell elvégezni. A közszolgáltatási kötelezettség nem alkalmazandó az olyan útszakaszokra, amelyek erre nem jogosultak. Például, ha közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő az A-ból C-be vezető útvonalra, és B-ben található egy leszállóhely, az A–C, A–B és B–C útvonal jogosultságát külön-külön kell értékelni. Ha például a B–C útszakasz a saját jogán nem jogosult közszolgáltatási kötelezettségre, akkor az azon az útszakaszon utasokat és/vagy rakományt szállító légi fuvarozókra nem vonatkoznak közszolgáltatási kötelezettségek. Az A–C útvonalra vonatkozó kötelezettségek nem akadályozhatják a légi járatok szabad biztosítását a B–C útszakaszon.

3.2.3. Az útvonal létfontossága

25. Közszolgáltatási kötelezettség csak olyan útvonalak esetében írható elő, amelyek „a repülőtér által kiszolgált régióban a gazdasági és társadalmi fejlődés szempontjából létfontosságúnak tekinthetők”⁽²²⁾. Ez a fent említett útvonalfajták mindegyike esetében szükséges feltétel, és az értékelést mindig az adott eset konkrét körülményeinek figyelembevételével kell elvégezni. A tagállamok bizonyos mérlegelési mozgástérrel bírnak az útvonalak létfontosságának megítélésakor. Ugyanakkor ezt a belátást az összeköttetési igényekkel kapcsolatos objektív tényezők alapján, a rendeletnek, és általánosabban az uniós jogszabályoknak megfelelően kell gyakorolni.
26. Egy adott régió, például egy kis sziget vagy távoli régió számára nélkülözhetetlen útvonal egyértelműen létfontosságú. Ugyanakkor bizonyos körülmények között a kis és közepes méretű városokat a fontos gazdasági vagy igazgatási központokkal összekötő légi járatok is létfontosságúnak tekinthetők a szóban forgó régiók gazdasági és társadalmi fejlődése szempontjából. Például közszolgáltatási kötelezettségek rendszerét írták elő egy szigeten elhelyezkedő tagállam fővárosát Brüsszellel összekötő útvonalra, mert ebben a városban található számos uniós intézmény és szerv irodája.
27. Ugyanakkor a rendelet 16. cikkének (1) bekezdése korlátozza a tagállami mérlegelési jogkört. Például a közszolgáltatási kötelezettségek kiszabhatók annak érdekében, hogy elhárítsák az akadályokat a régiók vagy városok gazdasági és társadalmi fejlődése útjából, de nem hozhatók létre azzal a céllal, hogy – közvetve vagy közvetlenül – támogassanak egy adott légi fuvarozót vagy fejlesszenek egy adott repülőteret.

⁽²⁰⁾ Ez azt jelenti, hogy a versenytársak légi járatokat működtethetnek a többi útvonalon. Ebben az esetben, ha a konkurens légi járatok megfelelnek a közszolgáltatási kötelezettség követelményeinek, a közszolgáltatási kötelezettséget vissza kell vonni. Ha a konkurens légi járatok csak részben teljesítik ezeket a követelményeket, a közszolgáltatási kötelezettséget módosítani kell. Például az Egyesült Királyság 2014-ben hat útvonal esetében írt elő közszolgáltatási kötelezettséget (Dundee – hat londoni repülőtér). A nyertes pályázat a Dundee–London Stansted útvonalra szólt, így a másik öt közszolgáltatási kötelezettséget visszavonták.

⁽²¹⁾ A leszállóhelyek lehetőségét fel kell tüntetni a közszolgáltatási kötelezettségben és az ajánlattételhez szükséges dokumentációban.

⁽²²⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdése. A „repülőtér” itt az adott tagállam területén található peremterületet vagy fejlődő régiót kiszolgáló repülőteret jelenti.

3.2.4. Az útvonalak összekapcsolása

28. A tagállamok nem tehetik függővé az adott útvonalhoz való hozzáférést más útvonalak kiszolgálásától. Az ilyen összekapcsolás nem lenne összeegyeztethető az 1008/2008/EK rendelettel⁽²³⁾. A rendelet 16. cikkének (1), (2) és (3) bekezdésében előírt jogosultsági és megfelelőségi kritériumok „az útvonalra” utalnak, amely nem tekinthető azonosnak több útvonal összekapcsolásával. Ezért mindegyik kritériumot külön-külön kell értékelni az egyes útvonalak vonatkozásában. Az összekapcsolt útvonalak egyetlen útvonalként történő kezelése az útvonalakhoz való hozzáférés túlzott korlátozásának lenne tekinthető, mert valószínűleg csak a regionális bázissal rendelkező légi fuvarozók képesek járatokat nyújtani valamennyi ilyen útvonalon.
29. Az útvonalak összekapcsolásának a közszolgáltatási kötelezettség előírásának szakaszában való tilalma nem keve-rendő össze az egy útvonalcsoporthoz való hozzáférés jogára vonatkozó, a rendelet 16. cikkének (10) bekezdésében meghatározott pályázati kiírás lehetőségével. Ezt a lehetőséget az iránymutatás 6.6. bekezdése részletezi tovább; csak azokra az útvonalakra vonatkozik, amelyek esetében egyetlen légi fuvarozó sem indított vagy tervez indítani menetrend szerinti légi járatokat a közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően.

3.2.5. A résidőre vonatkozó szabályozással való kapcsolat

30. A Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 95/93/EGK rendelet⁽²⁴⁾ (a továbbiakban: „95/93 rendelet”) lehetővé teszi a résidők fenntartását a közszolgáltatási kötelezettségek esetében. A 9. cikk (1) bekezdése szerint „egy tagállam egy koordinált repülőterén fenntarthatja az adott útvonalon tervezett működéshez szükséges résidőket. Ha nem használják az érintett útvonalra vonatkozóan fenntartott résidőket, azokat bármely egyéb olyan légifuvarozó rendelkezésére kell bocsátani, amely érdeklődést mutat az útvonal közszolgáltatási kötelezettségeknél megfelelően történő üzemeltetése iránt [...]. Ha más fuvarozó nem mutat érdeklődést az útvonal működtetése iránt, és az érintett tagállam nem tesz ajánlati felhívást [az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (10) bekezdése alapján][...], akkor a résidőket vagy fenntartják egy másik, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonal számára, vagy pedig visszajuttatják a résidőalapba.” Ezek a kötelezettségek legkésőbb az 1008/2008/EK rendelet 16. cikke (11) bekezdésében meghatározott időpontban lépnek életbe, amely cikk szerint a közszolgáltatási kötelezettség lejártnak tekinthető, ha egy ilyen kötelezettség alá eső útvonalon egy 12 hónapos időszak alatt nem indítottak menetrend szerinti légi járatot. A résidőknek ugyanannak az útvonalnak az esetében történő újbóli fenntartása ekkor a közszolgáltatási kötelezettség újbóli előírását tenné szükségessé.
31. A 95/93/EGK rendelet 9. cikkének (2) bekezdése egyértelművé teszi, hogy a közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó pályázati eljárás alkalmazandó, „ha egynél több olyan [EU] légifuvarozó mutat érdeklődést az útvonal működtetése iránt, amely nem tudott résidőket szerezni a koordinátortól a kért időpontot megelőző vagy követő egy órán belül”.
32. Az 1008/2008/EK rendeletnek a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos rendelkezései nem érintik a tagállamok közötti hatáskörmegosztást a 95/93/EGK rendelet 9. cikkének alkalmazásában⁽²⁵⁾.
33. Ez a résidőfenntartás nem sérti a 95/93/EGK rendeletben biztosított szerzett jogokat. Ezért ez csak a 95/93/EGK rendelet 10. cikkében meghatározott, ki nem osztott résidők résidőalapjából lehetséges, amely magában foglalja a rendelet 9. cikke (1) bekezdésének megfelelően visszaadott résidőket.
34. Ki kell hangsúlyozni, hogy a résidők csak a közszolgáltatási kötelezettség céljából tarthatók fenn. Ez a kérdés különösen a leszállóhelyek esetében fontos. Például egy A–B–C útvonalon, ahol B és C a résidők szempontjából túlterhelt repülőter, a B és C között közlekedő járatokra csak akkor tarthatók fenn résidők, ha ez az útszakasz tárgya a közszolgáltatási kötelezettségnek. Nevezetesen, az A és C közötti útvonalra (vagyis e két pont közötti közlekedésre) vonatkozó közszolgáltatási kötelezettség önmagában nem indokolja résidők fenntartását a B pontban.
35. Ezért a közszolgáltatási kötelezettség alá eső, fenntartott résidővel párosuló útvonalakon:
- (1) a túlsúfolt repülőtereken lehetőség szerint kerülni kell a megállást;
 - (2) a megállás során nem cserélhető légi jármű, kivéve, ha a második útszakasz (B–C) is jogosult közszolgáltatási kötelezettségre a (másik) használandó géptípussal. Ellenkező esetben résidők olyan nagy légi járművek számára tarthatók fenn, amelyek a közszolgáltatási kötelezettség által indokolt nagyságú forgalmat meghaladó forgalmat bonyolítanak le.

⁽²³⁾ Ez azt jelenti, hogy az úgynevezett központi közszolgáltatási kötelezettségek létrehozása, amelyek az egy adott repülőteréről induló valamennyi vagy legtöbb útvonalat lefedik, nincsenek összhangban az 1008/2008/EK rendelettel.

⁽²⁴⁾ A Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.)

⁽²⁵⁾ Ez azt jelenti, hogy két tagállam közötti közszolgáltatási kötelezettség esetében egy tagállam csak a saját területén tarthat fenn résidőt, a másik tagállam területén nem.

3.3. A kötelezettségek szükségessége és megfelelősége

36. A tervezett közszolgáltatási kötelezettség szükségessége és megfelelősége az alábbi bekezdésekben ismertetett négy szempont⁽²⁶⁾ alapján kerül meghatározásra. A Bizottság nem követelheti meg a tagállamoktól, hogy bármely útvonalon konkrét közszolgáltatási kötelezettséget írjanak elő, de értékeli azokat a kritériumokat, amelyek alapján a (tervezett) közszolgáltatási kötelezettség előírásra kerül, hogy ellenőrizze a közszolgáltatási kötelezettség rendeletnek megfelelő előírását. Adott esetben a Bizottság szolgálatai felveszik a kapcsolatot az érintett tagállammal, és további információkat kérnek. A tapasztalatok alapján a szigetekre irányuló, közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalak a legtöbb esetben szükségesek és indokoltak lehetnek, amikor nem mutatkozik kellő idegenforgalmi kereslet, amely egész évben fenntartaná a kereskedelmi célú üzemeltetést. Ilyen útvonalak léteznek például Észtországban, Írországban, Olaszországban, Görögországban, Portugáliában és az Egyesült Királyságban. Az olyan ritkábban lakott tagállamokban, mint Finnország és Svédország, ha az egyes régiók közötti távolságok különösen nagyok és nincsenek alternatív közlekedési lehetőségek, az útvonalak általában véve is jogosultak lehetnek a közszolgáltatási kötelezettségek használatára.

3.3.1. Arányosság a gazdasági és társadalmi fejlődéssel kapcsolatos igények vonatkozásában⁽²⁷⁾

37. Ez a kritérium az arányosság általános elvének közvetlen megnyilvánulása. Szoros kapcsolatban van a 16. cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezéssel, amely szerint közszolgáltatási kötelezettségek csak olyan útvonalak vonatkozásában írhatók elő, amelyek a repülőtér által kiszolgált régióban a gazdasági és társadalmi fejlődés szempontjából létfontosságúnak tekinthetők⁽²⁸⁾. A 16. cikk (3) bekezdésének a) pontjából következik, hogy maguknak a kötelezettségeknek arányosnak kell lenniük az érintett régió gazdaságfejlesztési szükségleteivel. A közszolgáltatási kötelezettségek nem írhatnak elő korlátozásokat az olyan légi járatok biztosításával kapcsolatban, amelyek meghaladják a szóban forgó szükségletek kielégítéséhez szükséges mértéket.

3.3.2. Az alternatív közlekedési módok elégtelensége⁽²⁹⁾

38. Közszolgáltatási kötelezettségek csak annyiban írhatók elő, amennyiben más közlekedési módok nem tudják kielégíteni az érintett régió közlekedési igényeit. Főként a vonatok, a kompok és a távolsági autóbuszok üzemeltetői által kínált járatokat kell figyelembe venni. A járatok megfelelőségét értékelni kell, különösen a járatok gyakoriságát, az utazás idejét, az indulási időt és az egyéb fontos célállomásokhoz való lehetséges csatlakozást – különösen a távolsági⁽³⁰⁾ utazási lehetőségeket – illetően. Az egyéni (gépjárművel történő) közlekedési lehetőségeket is meg kell vizsgálni, figyelembe véve különösen a közúti utazás idejét.
39. Különös figyelmet kell fordítani az olyan vonatjáratokra, amelyek kevesebb, mint három óras menetidővel szolgálják ki a tervezett útvonalat⁽³¹⁾. Ez a nagy sebességű vonatjáratokra és egyéb vonatjáratokra is vonatkozik. Ahol az ilyen vonatjáratok megfelelő gyakorisággal közlekednek az érintett régió mobilitási igényeinek kielégítésére, közszolgáltatási kötelezettségek elvileg nem írhatók elő a légi járatok vonatkozásában. Kivételes esetben azonban számításba jöhetnek ilyen közszolgáltatási kötelezettségek, különösen, ha a vonatjáratok nem teszik lehetővé a megfelelő csatlakozást a közepes és hosszú távon közlekedő légi járatokhoz (például nem megfelelő a csatlakozás az érintett régió vasútállomása és a közepes, illetve hosszú távon közlekedő légi járatokat kínáló repülőtér között, vagy nincsenek alternatív utazási lehetőségek a távoli célállomásokra irányuló csatlakozások elérésére, beleértve a közvetett járatok lehetőségét). Az értékelést eseti alapon kell elvégezni.

3.3.3. A meglévő viteldíjak és feltételek⁽³²⁾

40. A közszolgáltatási kötelezettségeknek a rendeletben előírt szükségességét és megfelelőségét a viteldíjak és a felhasználói feltételek tekintetében is értékelni kell. A közszolgáltatási kötelezettségek tartalmazhatnak maximális díjtételekre vonatkozó követelményeket, amennyiben ezt szükségesnek találják, mert ellenkező esetben a díjtételek túl magasak lennének az érintett régió gazdasági szükségleteinek összefüggésében. Konkrét esetekben a maximális ár meghatározására korlátozódó közszolgáltatási kötelezettségek is elképzelhetők. Az árak meredek emelkedése és az utasszám csökkenése egy rövid időszakon belül annak jele lehet, hogy árplafonra van szükség.

⁽²⁶⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (3) bekezdése.

⁽²⁷⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikke (3) bekezdésének a) pontja.

⁽²⁸⁾ A „repülőtér” itt az adott tagállam területén található peremterületet vagy fejlődő régiót kiszolgáló repülőtérrel jelenti.

⁽²⁹⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikke (3) bekezdésének b) pontja.

⁽³⁰⁾ A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 6. cikkének (1) bekezdése az alábbi kategóriákat állapítja meg a repülőutak hosszát illetően: 1 500 km-ig, 1 500–3 500 km, és egyéb repülőutak (több mint 3 500 km). Ezeket a távolságokat gyakran használják a rövid, közepes és hosszú távon közlekedő járatok meghatározására.

⁽³¹⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikke (3) bekezdésének b) pontja.

⁽³²⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikke (3) bekezdésének c) pontja.

3.3.4. A meglévő légi fuvarozási kínálat együttes hatása ⁽³³⁾

41. A közszolgáltatási kötelezettségek szükségessége végső soron az adott útvonalon működő vagy működni kívánó valamennyi légi fuvarozó együttes hatásától függ. Ha a légi járatok meglévő kínálata kielégíti az adott régió mobilitási igényeit, akkor nincs olyan „piaci hiányosság”, amelyet orvosolni kellene, és nincs szükség közszolgáltatási kötelezettségre. A Bizottság úgy véli, hogy az utasszállításra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettség általában nem tekinthető indokoltnak azokon az útvonalakon, amelyeket kritikus számú utas vesz igénybe (a tapasztalatok alapján ez a kritikus szám általában évi 100 000 utasnál kezdődik), és amelyeket több légi fuvarozó egész évben működtet. Az általános elv az, hogy ha a légi fuvarozók már működtetnek járatokat az érintett útvonalon, a kötelezettségek hatásának értékelésekor különös gonddal kell eljárni: a túlzott mértékű kötelezettségek (például az árplafon, a menetrendek vagy a járatgyakorítás előírása) ellentétes hatást válthat ki, és csökkentheti a légi járatok kínálatát. Meg kell jegyezni, hogy kizárólag a teher- és postaszállítmányok vonatkozásában is van lehetőség közszolgáltatási kötelezettség előírására. Mindkét esetben értékelni kell, hogyan alakulnak a fenti tényezők, adott esetben együttesen.
42. A meglévő légi fuvarozási kínálat értékelésekor a közvetett légi járatokat és az egyéb közeli repülőtereket is figyelembe kell venni. Különösen meggyőző indokolásra lenne szükség akkor, ha egy adott repülőterre irányuló útvonalra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettséget írnának elő abban az esetben, ha már létezik észszerű átszállási idővel (például legfeljebb egy óra) párosuló közvetett csatlakozás, vagy ha már elérhető egy közeli repülőterre irányuló megfelelő járatok (például az ugyanazt a várost vagy régiót kiszolgáló repülőterek, beleértve a szomszédos tagállamok repülőtereit is). A belföldi és a nemzetközi forgalom e repülőterek közötti eloszlásának módja szerepet játszhat ebből a szempontból. Ha egy másik repülőtér több mint 100 km távolságra található és/vagy az utazás ideje tömegközlekedéssel meghaladja az egy órát, általában észszerű feltenni a kérdést, hogy a két repülőtér vajon alternatívának tekinthető-e. Ugyanakkor ezt az elemzést mindig eseti alapon, az adott körülmények figyelembevételével kell elvégezni. Általában véve a közszolgáltatási kötelezettség nagyobb valószínűséggel indokolt azokban az esetekben, amikor nem indulnak meglévő járatok más repülőterekre a vizsgálat tárgyát képező repülőtér közvetlen közelében.

3.4. A kötelezettségek fajtája

43. A közszolgáltatási kötelezettségek biztosítani kívánják a folyamatosságra, rendszerességre, árképzésre vagy minimális kapacitásra vonatkozó előírások teljesítését ⁽³⁴⁾.
44. Bizonyos feltételek mellett a légi járatok folyamatossága a folyamatosságra vonatkozó kötelezettségek előírásával biztosítható ⁽³⁵⁾ (lásd még az alábbi 3.5. bekezdést).
45. A rendszerességre és a kapacitásra vonatkozó kötelezettségek főként a minimális kapacitás meghatározását jelentik a kínált ülőhelyek tekintetében, illetve az egy adott időszakban kínált minimális járatgyakorítás rögzítését. Ezek a kötelezettségek az indulás idejétől, a naptól, az évszaktól stb. függően változhatnak. Például a legtöbb esetben szokásosnak tekinthető a napi egy vagy két járat, de vannak olyan közszolgáltatási kötelezettségek, amelyek mindössze heti egy járatot írnak elő. A tagállamok mérlegelési jogkörrel rendelkeznek, és dönthetnek ezekkel az elemekkel kapcsolatban, de a kötelezettségeknek megkülönböztetésmentesnek és arányosnak kell lenniük, és teljesíteniük kell a szükségességre és a megfelelőségre vonatkozóan a 16. cikk (3) bekezdésében meghatározott követelményeket (vö. a fenti 3.3. bekezdéssel).
46. Arra is van lehetőség, hogy a használandó légi járműre vonatkozóan követelményeket írjanak elő, de ezeket objektíven indokolni kell, és tiszteletben kell tartani az arányosság elvét, vagyis kerülni kell a szükségtelen korlátozásokat, és ezért a lehető legáltalánosabbnak kell lenniük az adott körülmények között (például turbólégcsavaros hajtóművek vagy sugárhajtóművek a repülési távolságtól függően, mennyire alkalmas a légi jármű a leszállásra adott körülmények között stb.). Ezek a követelmények különösen nem eredményezhetik azt, hogy adott légi fuvarozók ténylegesen önkényesen kizárásra kerüljenek az érintett útvonalak működtetéséből. Ebben az értelemben a légi járművek minimális ülőhely-kapacitására vonatkozó követelmény csak kivételes esetekben és a működtetés körülményei, illetve az elérni kívánt mobilitási célkitűzések által kellően indokolt esetben írható elő ⁽³⁶⁾.
47. A közszolgáltatási kötelezettségek előírása a minimumkövetelmények meghatározásáról szól. Az ülőhely-kapacitás maximalizálása csak akkor mérlegelhető, ha azt a működtetési korlátozások egyértelműen és objektíven indokolják a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonal egyik repülőtérén. Általában elfogadható az a feltétel, hogy a személyzet legalább egy része beszélje az érintett tagállam nyelvét.

⁽³³⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikke (3) bekezdésének d) pontja.

⁽³⁴⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdése.

⁽³⁵⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (2) bekezdése.

⁽³⁶⁾ A minimális napi kapacitás több kisebb repülőgép indításával is elérhető.

48. Az is lehetséges, hogy az adott körülményektől függően bizonyos típusú légi jármű – repülőgép vagy helikopter – használatát írják elő a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonal működtetésére. Konkrét követelmények határozhatók meg a légi jármű típusát illetően (például a hajtómű típusa, a maximális felszállási súly, a leszállási rendszer berendezései), ha ez üzemeltetési okokból objektíven indokolt (például a helikopter használatára vonatkozó követelmény, ha nem áll rendelkezésre futópálya). Az ilyen követelményeknek továbbá megkülönböztetésmentesnek kell lenniük.
49. Az árak tekintetében a kötelezettségek főként az árplafon vagy a díjszabás meghatározására irányulhatnak a kínált járatok egy részére vagy egészére vonatkozóan. A díjszabás meghatározhat díjtétel-kategóriákat vagy preferenciális árakat az utasok bizonyos kategóriái (például a helyi lakosok és a diákok) esetében. A helyi lakosok tekintetében az ilyen preferenciális elbánásnak objektíven indokolhatónak kell lennie azzal, hogy lehetővé kell tenni az ebbe a kategóriába tartozó személyek számára a tagállamuk kulturális, gazdasági és társadalmi életében való részvételt. Elképzelhetők egyéb kötelezettségek az árakra vonatkozóan, amennyiben szintén megkülönböztetésmentesek, arányosak, és megfelelnek a fenti 3.3. bekezdésben szereplő követelményeknek ⁽³⁷⁾.
50. A közszolgáltatási kötelezettségek esetenként előírják, hogy az utas által fizetendő maximális árnak tartalmaznia kell egy étkezés vagy egy csomag díját. Azt, hogy ez a követelmény indokolt és arányos-e, eseti alapon kell értékelni, de főszabály szerint ez a feltétel nem kötelező eleme a közszolgáltatási kötelezettségeknek. Kivétel elfogadható a közepes vagy hosszú távú, azaz a 3 órát meghaladó utak esetében. Ilyenkor általában indokolt lenne egy étkezést, de a poggyászdíjat is belefoglalni a maximális árba, mivel az ilyen járatok általában hosszabb tartózkodással járnak a célállomáson. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy ha az ár (maximális ár) ilyen esetben nem tartalmazza egy csomag díját, akkor alacsonyabb szinten is meghatározható, és olyan rendelkezés hozható, amely lehetővé teszi a légi fuvarozók számára, hogy meghatározott többletdíjat számoljon fel érte.

3.5. A folyamatosságra vonatkozó kötelezettségek

51. A közszolgáltatási kötelezettségek előírhatják a légi fuvarozók számára annak garantálását, hogy meghatározott időszakon keresztül működtetik az útvonalat. Ez relevánsabb a nyílt (azaz nem kizárólagos) közszolgáltatási kötelezettségek esetében, mert a korlátozott közszolgáltatási kötelezettségek esetében általában szerződéses kötelezettséget vállalnak erre kizárólagosság (és esetleges pénzügyi ellentételezés) fejében. A folyamatosságra vonatkozóan ilyen kötelezettségek csak akkor írhatók elő, ha más közlekedési módok nem tudják legalább napi két járatral biztosítani a folyamatos szolgáltatást ⁽³⁸⁾. Ez egy egész évben elérhető szolgáltatást jelent. A folyamatosságra vonatkozó kötelezettségek az alábbi két lehetséges módon írhatók elő.
52. Először, a közszolgáltatási kötelezettség előírhatja az útvonalon működő légi fuvarozók számára, hogy meghatározott idővel előre nyújtsanak be értesítést, ha meg kívánják szüntetni a járatokat. Ugyanakkor az arányosság elvével összhangban ez az időszak általában nem haladhatja meg a hat hónapot, ami elegendő a közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó pályázati eljárás lefolytatására.
53. Másodszor, amikor az érintett útvonal működtetése erősen szezonális jelleget mutat, hasznos lehet minimális szolgáltatást biztosítani az év azon időszakaiban, amikor nagyon alacsony a kínált légi járatok száma. Bizonyos útvonalakon a légi fuvarozók hajlamosak a nagy kereslettel jellemzett időszakokban kínált kapacitás koncentrálására, illetve más időszakokban a kapacitás jelentős csökkentésére a járat jövedelmezőségének növelése érdekében. Ez azt eredményezheti, hogy a légi járatok kínálata instabillá válik, és az alacsony kereslettel jellemzett időszakokban nem elegendő az érintett régió mobilitási igényeinek kielégítésére. Az arányosság elvével összhangban azok az időszakok, amelyek tekintetében folyamatosságra vonatkozó kötelezettséget írnak elő, általában nem haladhatják meg az egy évet ⁽³⁹⁾.
54. A folyamatosságra vonatkozó kötelezettségek összefüggésében előírt működtetési időszakok nem keverendők össze azzal a legfeljebb 4-5 éves időszakkal, amely alatt az adott útvonalhoz való hozzáférés egyetlen légi fuvarozóra korlátozható ⁽⁴⁰⁾.

3.6. A közszolgáltatási kötelezettségek előírásának következményei

55. Az adott útvonalra előírt közszolgáltatási kötelezettség valamennyi uniós légi fuvarozóra vonatkozik legkorábban a tájékoztatónak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételének dátumtól vagy egy, a tájékoztatóban meghatározott későbbi időponttól kezdve ⁽⁴¹⁾. Főszabály szerint az érintett tagállam határozza meg a nemzeti jogában, hogy hogyan szankcionálja a meg nem felelést. Az ebben az összefüggésben előírt és kiszabott szankcióknak meg kell felelniük a vonatkozó uniós jogszabályok elveinek, vagyis hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

⁽³⁷⁾ Például aránytalanok tűnne, ha preferenciális díjakat határoznának meg az egy adott régióban született, de már nem ott élő személyek esetében.

⁽³⁸⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (2) bekezdése.

⁽³⁹⁾ A folyamatosságra vonatkozó kötelezettség bírsággal párosulhat, de annak is tiszteletben kell tartania az arányosság elvét, és a túl magas bírság elrettentő hatással bírhat a működés megkezdését illetően.

⁽⁴⁰⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (9) bekezdése.

⁽⁴¹⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (6) bekezdése.

56. A közszolgáltatási kötelezettség nem korlátozhatja a légi fuvarozók számára annak lehetőségét, hogy magasabb szintű szolgáltatást nyújtsanak a kapacitás és járatgyakoriság tekintetében, mint amit a közszolgáltatási kötelezettség előír⁽⁴²⁾. A nemzeti hatóságok természetesen nyomon követhetik a közszolgáltatási kötelezettségek megfelelő teljesítését és a vonatkozó jogszabályoknak való megfelelést, de nem avatkozhatnak bele abba, hogyan teljesíti a piac a közszolgáltatási kötelezettségeket. Például, ha egynél több légi fuvarozó érdeklődik egy közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó (nyílt) útvonal működtetése iránt, a nemzeti hatóságok nem oszthatják fel a járatgyakoriságot vagy kapacitást az érintett légi fuvarozók között.
57. Közszolgáltatási kötelezettség előírása esetén bármely uniós légi fuvarozó számára mindig lehetővé kell tenni a közszolgáltatási kötelezettség követelményeinek megfelelő, menetrend szerinti légi járatok működtetésének megkezdését⁽⁴³⁾, kivéve, ha az egyik fuvarozó kizárólagossággal bír (lásd még a lenti 6. fejezetet).
58. A kötelezettségeknek két típusa különböztethető meg:
- (1) Azok a kötelezettségek, amelyek természetüknél fogva minden légi fuvarozóra egyénileg vonatkoznak. Ide tartoznak például a viteldíjak maximális összegére vagy a működtetés folyamatosságára vonatkozó kötelezettségek. Az ilyen kötelezettségeknek mindig minden légi fuvarozónak egyénileg eleget kell tennie.
 - (2) Több légi fuvarozó által közösen megvalósítani kívánt célkitűzést érintő kötelezettségek, amelyek esetében minden légi fuvarozó hozzájárul az ilyen (általános) célkitűzés megvalósításához az adott útvonalon. Általában ez vonatkozik a minimális járatgyakoriságra vagy az ülhely-kapacitásra vonatkozó kötelezettségekre. A Bizottság ezt megerősítette a Szardíniáról szóló, 2007. április 23-i határozatában⁽⁴⁴⁾ (§51): „[...] a fuvarozók nem kötelesek kötelezettséget vállalni a járatgyakoriság és a kapacitás mennyiségének egyénileg történő biztosításra: együttesen is biztosíthatják ezt a minimumszolgáltatást.” Ez természetesen nem sérti a vonatkozó versenyjogi szabályokat (különösen az EUMSZ 101. és 102. cikkét). Azokban a helyzetekben, amikor a több légi fuvarozó teljesíti a közszolgáltatási kötelezettségeket, általában a kötelezettségek ennek megfelelő módosítására van szükség (lásd a lenti 5. fejezetet).
59. A rendelet 15. cikkének (4) bekezdése lehetővé teszi a közös működtetési megállapodásokat, és nem zárja ki a közszolgáltatási kötelezettségeket; az ilyen megállapodások ebben az esetben főszabály szerint elfogadhatók. Mint minden más esetben, ez is a versenyszabályoknak való megfelelés tárgyát képezi. Ugyanez vonatkozik a törzsutasprogramokra.
60. Egyéb rendelkezés hiányában és a lenti 5. fejezetben ismertetett rendszeres újbóli értékelés szükségességének sérelme nélkül a közszolgáltatási kötelezettségeknek nem kell időbeli korlátozással rendelkezniük. Ugyanakkor, ha egy 12 hónapos időszak alatt nem indítottak menetrend szerinti légi járatot, a közszolgáltatási kötelezettség lejártnak tekintendő⁽⁴⁵⁾.

4. A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK ELŐÍRÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

61. A közszolgáltatási kötelezettség előírását megelőzően a tagállamnak konzultálnia kell a többi érintett tagállammal (különösen egy másik tagállamba irányuló útvonalra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettség esetében, vagy ha egy másik tagállamnak repülőtere van a tervek szerint a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalon igénybe veendő repülőterhez közeli határterésben). Tájékoztatnia kell a Bizottságot⁽⁴⁶⁾, az érintett repülőtereket és a kérdéses útvonalon jelenleg járatokat működtető légi fuvarozókat. A tagállam a tervezett közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó jogi aktus tervezetének szövegét ebből a célból eljuttatja az említett felekhez, és elegendő időt biztosít a lehetséges válaszokra. A Bizottsággal a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságon (a továbbiakban: „DG MOVE”) keresztül kell felvenni a kapcsolatot. Ez leghatékonyabban a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos ügyekre fenntartott postafiókra küldött e-maillal lehetséges: MOVE-PSO@ec.europa.eu. Ha egy regionális vagy helyi hatóság közszolgáltatási kötelezettséget kíván előírni, a Bizottság támogatja, hogy a megfelelő koordináció biztosítása érdekében az érintett tagállam állandó képviselője vagy központi kormányzata részt vegyen az itt ismertetett tájékoztatási folyamatban a nemzeti jogszabályok vonatkozó követelményeinek megfelelően.

⁽⁴²⁾ Ez nem sérti azt a követelményt, miszerint minden közszolgáltatási kötelezettségnek szükségesnek kell lennie az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdésében meghatározott célkitűzések tekintetében. A magasabb szintű szolgáltatás néha megkérdőjelezheti ezt a szükségességet, de ennek megítélése az egyes esetek körülményeitől függ. Ha a szolgáltatásoknak a közszolgáltatási kötelezettségben előírtakhoz képest magasabb szintje csak rövid időszakokban figyelhető meg vagy egyéb módon nem rendszeres, akkor a magasabb szintű szolgáltatás nem döntő tényező.

⁽⁴³⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (8) bekezdése. Ez egyértelműen vonatkozik azokra a fuvarozókra is, amelyek korábban működtették az útvonalat.

⁽⁴⁴⁾ COM(2007) 1712 final, 2007.4.23. A határozat az 1008/2008/EK rendeletet megelőző 2408/92/EGK rendelet értelmében alkalmazott rendszerre vonatkozik.

⁽⁴⁵⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (11) bekezdése.

⁽⁴⁶⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdése.

62. A Bizottság szolgálatai készek informális tanácsokat nyújtani, és lehetőség szerint a közszolgáltatási kötelezettség előkészítésének nagyon korai szakaszában célszerű felvenni velük a kapcsolatot. A megbeszélések érinthetik a rendelet értelmezését, az eljárásokat, illetve az egyes helyzetek lehetséges megoldásait. A korai kapcsolatfelvétel emellett lehetővé teszi az eljárások felgyorsítását, mert a potenciális problémákat már előzetesen megoldják. Az informális kapcsolattartás továbbá segíthet elkerülni, hogy a későbbiekben bizonyos problémák jelentkezzenek, például hogy az érdekelt felek esetlegesen panaszokkal álljanak elő.

4.1. A tájékoztatók közzététele a Hivatalos Lapban

63. Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikke (4) bekezdésének első albekezdése értelmében a közszolgáltatási kötelezettséget előírni szándékozó érintett tagállam tájékoztatja a Bizottságot a tervezett előírás szövegéről⁽⁴⁷⁾. Ezután a Bizottság feladata az említett rendelkezés második albekezdésében említett tájékoztató közzététele. A hatékony és gyors ügyintézés érdekében ajánlott, hogy a tagállamok készítsék el és juttassák el a Bizottsághoz a tájékoztató tervezetét (az Európai Unió bármelyik hivatalos nyelvén). Ezt a fent említett funkcionális e-mail-címre⁽⁴⁸⁾ kell továbbítani (elektronikus formában, valamelyik szokásos rendszeren keresztül). A tervezet tartalmazza a rendelet 16. cikke (4) bekezdésének a)–c) pontjában meghatározott információkat⁽⁴⁹⁾. A közzététel arra irányul, hogy valamennyi érdekelt fél tudomást szerezzen a szóban forgó tervezett közszolgáltatási kötelezettségről, és lehetősége legyen további információkat kérni, különösen a pontos feltételekkel kapcsolatban. A Bizottság sablonokat készített, amelyek elérhetők az érintett nemzeti hatóságok által hozzáférhető CIRCABC internetes oldalon. A sablonok másolata közvetlenül a Bizottságtól is kérhető.
64. A teljes átláthatóság érdekében a DG MOVE közzéteszi a benyújtott tájékoztatókat az internetes oldalán⁽⁵⁰⁾, a hírlevelében és a kijelölt CIRCABC-hírcsoportban.
65. Az olyan útvonalak vonatkozásában, amelyekben a légi járatokat évente várhatóan kevesebb mint 10 000 utas veszi igénybe, a rendelet választási lehetőséget biztosít a tagállamoknak: kérhetik, hogy a Bizottság tegye közzé a tájékoztatót az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, vagy maguk teszik közzé a nemzeti közlönyükben⁽⁵¹⁾. Meg kell jegyezni, hogy a rendelet 16. cikkének (5) bekezdése csak a közzétételi követelmények tekintetében biztosít kivételt a (4) bekezdés alól. A 16. cikk valamennyi egyéb követelménye, különösen a Bizottsággal, a többi tagállammal, valamint az érintett repülőterekkel és légi fuvarozókkal folytatott konzultációra és a tájékoztatásukra vonatkozó követelmény a várhatóan kevesebb, mint évi 10 000 utast kiszolgáló útvonalakra is kiterjed.
66. A közszolgáltatási kötelezettség hatálybalépése nem előzheti meg a tájékoztató közzétételét⁽⁵²⁾. A tájékoztatónak a 16. cikk (5) bekezdésének megfelelően a nemzeti közlönyben való közzététele nem előzheti meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét, ha a tagállam mindkettőben közzé kívánja tenni a tájékoztatót.
67. A piacnak az előírt közszolgáltatási kötelezettségek feltételeinek tervezett módosításáról való tájékoztatása érdekében a Bizottság úgy véli, hogy ugyanazok az eljárások vonatkoznak a meglévő közszolgáltatási kötelezettségek módosítására, alapvetően ugyanabból az okból kifolyólag, mint a közvetlenül a 16. cikk (4) és (5) bekezdésében említett eredeti közzététel esetében. Az átláthatóság érdekében ez azt jelenti, hogy a közszolgáltatási kötelezettség által előírt feltételek valamennyi módosítást fel kell tüntetni. Amennyiben egy tagállam arra a következtetésre jut, hogy a továbbiakban nincs szükség közszolgáltatási kötelezettségre, azzal a kéréssel fordulhat a Bizottsághoz, hogy tegyen közzé tájékoztatót a közszolgáltatási kötelezettség hatályon kívül helyezéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, hogy tájékoztassák a piacot az útvonal felszabadulásáról. Lehetőség van arra is, hogy saját maga tegye közzé a tájékoztatót a nemzeti közlönyében, ha a közszolgáltatási kötelezettségről szóló tájékoztatás korábban csak abban jelent meg.

5. A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK RENDSZERES ÚJBÓLI ÉRTÉKELÉSÉNEK SZÜKSÉGESSÉGE

68. A közszolgáltatási kötelezettségek szükségességének és arányosságának értékelése (lásd a fenti 3.3. bekezdést) nem csak egyszer végzendő el. A közszolgáltatási kötelezettségeket ehelyett rendszeresen újból értékelni kell, illetve legalább akkor, ha valamelyik releváns értékelési tényező, például a szolgáltatók száma jelentősen megváltozik.

⁽⁴⁷⁾ Valamint a többi érintett tagállamnak, az érintett repülőtereknek és a kérdéses útvonalat működtető légi fuvarozóknak.

⁽⁴⁸⁾ A DG MOVE a Bizottság Főtitkárságán keresztül kéri a közzétételét. A tagállamok nem vehetik fel közvetlenül a kapcsolatot az Európai Unió Kiadóhivatalával.

⁽⁴⁹⁾ A tájékoztatótervezet több útvonal esetében előírt közszolgáltatási kötelezettségeket is tartalmazhat.

⁽⁵⁰⁾ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/psa_en.htm

⁽⁵¹⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (5) bekezdése. A több mint 10 000 utast kiszolgáló útvonalak esetében a tájékoztatót legalább az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni, de a tagállamok továbbra is használhatják a nemzeti közlönyüket is, hogy a lehető legszélesebb közönség figyelmét felhívják a pályázati eljárásukra.

⁽⁵²⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (6) bekezdése.

A közszolgáltatási kötelezettségek egy adott piaci hiányosságra adnak választ, ezért a piaccal együtt kell fejlődniük. Az újbóli értékelés az adott közszolgáltatási kötelezettség módosításához vagy akár hatályon kívül helyezéséhez vezethet. Annak biztosítása érdekében, hogy a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalakat működtető légi fuvarozók mindig eleget tegyenek a kötelezettségeknek, a teljesítményük legalább évente történő felülvizsgálata a tanácsos bevált gyakorlat.

69. Annak biztosítása érdekében, hogy a fenti 58. pont 2) pontjában ismertetett helyzetek alkalmazásából eredő helyzetek ne vezessenek a légi fuvarozók közötti megkülönböztetéshez, minden alkalommal, amikor új üzemeltető kezd el működtetni egy útvonalat vagy a működtetés megkezdése előtt áll, a közszolgáltatási kötelezettség által az egyes üzemeltetők esetében előírt kapacitást és járatgyakoriságot módosítani kell, hogy az egyes útvonalakon összesen kínált járatgyakoriság és kapacitás ne haladja meg a megfelelő szolgáltatás biztosításához feltétlenül szükséges mértéket.

6. KIZÁRÓLAGOS SZOLGÁLTATÁSI KONCESSZIÓK

70. A belső piac elveivel összhangban az 1008/2008/EK rendelet biztosítani kívánja a lehető legszélesebb körű versenyt a közszolgáltatási kötelezettségek összefüggésében, és az ezen elv alóli kivételek az indokolt összeköttetési célkitűzés eléréséhez szükséges mértékre korlátozódnak. Ez a rendszer továbbá nagy valószínűséggel lehetővé teszi jelentős összegű közpénzek megtakarítását az érintett tagállam vagy helyi/regionális hatóságok számára, miközben továbbra is biztosítja a megfelelő összeköttetést.
71. Konkrétan a rendelet 16. cikkének (9) bekezdése lehetővé teszi, hogy a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalon a menetrend szerinti járatokhoz való hozzáférés kizárólag akkor korlátozódjon csak egyetlen uniós fuvarozóra, ha egyetlen ilyen légi fuvarozó sem indított fenntartható menetrend szerinti légi járatokat azon az útvonalon vagy nem tudja bizonyítani, hogy a szolgáltatás megkezdése előtt áll. Ebben az összefüggésben határozottan és hihetően bizonyítani kell, hogy a légi fuvarozó fenntartható járatokat kíván indítani a közszolgáltatási kötelezettségnek megfelelően, ami azt jelenti, hogy a légi fuvarozónak egyértelmű és korlátozott időn belül kötelezettséget kell vállalnia az ilyen járatok nyújtására a közszolgáltatási kötelezettség feltételeiben meghatározott időszakra, és el kell fogadnia a bírság kiszabásának lehetőségét, amennyiben nem teljesíti ezt a kötelezettségvállalást. A közszolgáltatási kötelezettség rendszerének egyetlen légi fuvarozóra való korlátozása kombinálható vagy nem kombinálható pénzügyi ellentételezéssel a rendelet előírásainak megfelelően⁽⁵³⁾.

6.1. Nyilvános pályázat kiírásának kötelezettsége

72. Az útvonal működtetésének kizárólagos jogát nyilvános pályázat során kell felkínálni az 1008/2008/EK rendeletben foglalt eljárásoknak megfelelően. A pályázat átláthatósága szintén az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzététellel biztosított⁽⁵⁴⁾.
73. Ha a pályázati eljárás előtt vagy során egy légi fuvarozó menetrend szerinti légi járatokat indít a közszolgáltatási kötelezettségnek megfelelően, vagy bizonyítja, hogy ilyen fenntartható szolgáltatás megkezdése előtt áll⁽⁵⁵⁾ (de nem igényel kizárólagos jogot vagy ellentételezést), a pályázati eljárást meg kell szüntetni, és az útvonalhoz való hozzáférésnek nyitottnak kell maradnia a verseny előtt⁽⁵⁶⁾. Annak pontos határideje, hogy egy légi fuvarozó megkezdje a légi járatok működtetését vagy bizonyítsa az erre vonatkozó szándékát, nem lehet korábbi, mint a kiválasztott légi fuvarozóval kötött szerződés megkötésének napja. A szerződés megkötése a felek közötti konkrét kölcsönös kötelezettségekre utal, ami a rendelet 16. cikke (9) bekezdésének értelmében „a hozzáférés korlátozásának” minősül. Ugyanakkor a tagállam is tovább halaszthatja ezt a határidőt, például addig, amíg a pályázat során kiválasztott légi fuvarozó megkezdje a járatok működtetését.
74. Amennyiben a pályázat olyan útvonalra vonatkozik, amelyhez a hozzáférést a 16. cikk (9) bekezdésének megfelelően egyetlen légi fuvarozóra korlátozták, a rendelet 17. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy a tájékoztatót hat hónappal az új szerződéses időszak kezdetét megelőzően kell közzétenni. Az előzetes tájékoztató legfőbb célja, hogy lehetőséget nyújtson az útvonal ellentételezés nélküli működtetése iránt érdeklődő légi fuvarozóknak arra, hogy a 16. cikk (9) bekezdésében foglalt kritériumoknak megfelelően előzetesen új korlátozást eszközöljenek egyetlen, a rendelet 16. cikke (9)–(12) bekezdésének és 17. cikkének megfelelően kiválasztott légi fuvarozó vonatkozásában (vö. az előző ponttal).

⁽⁵³⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (8) bekezdése. További részletekért lásd a lenti 8. fejezetet. A gyakorlatban az Európai Unióban eddig valamennyi korlátozott közszolgáltatási kötelezettség pénzügyi ellentételezéssel párosult.

⁽⁵⁴⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (4) bekezdése.

⁽⁵⁵⁾ Vö. az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (9) bekezdésével.

⁽⁵⁶⁾ Vö. továbbá a fenti 71. ponttal.

6.2. A pályázatok benyújtására való jogosultság

75. A rendelet 16. cikke (9) bekezdésének megfelelően kizárólag uniós légi fuvarozók vagy az uniós jogszabályok értelmében hasonló légi fuvarozók szerezhetnek közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalak működtetésére vonatkozó kizárólagos jogot. Ezért az olyan légi fuvarozók rendelkeznek jogosultsággal, amelyek egy tagállam vagy olyan harmadik ország illetékes hatóságai által kibocsátott érvényes működési engedéllyel rendelkeznek, amelyre érvényes az 1008/2008/EK rendeletben meghatározott rendszer (például Norvégia, Izland)⁽⁵⁷⁾. A továbbiakban a szöveg a könnyebbség kedvéért csak „légi fuvarozókra” vagy „uniós légi fuvarozókra” hivatkozik.
76. A rendelet nem akadályozza meg, hogy a légi fuvarozók egy csoportja közös pályázatot nyújtson be, de az uniós légi fuvarozónak a pályázatában meg kell neveznie azt a légi fuvarozót (azokat a légi fuvarozókat) (konzorciumot), amely(ek) a közszolgáltatási kötelezettség alá eső járatokat működtetné(k) az ajánlattételhez szükséges dokumentációban meghatározott feltételeknek megfelelően, hogy a nemzeti hatóságok valamennyi érintett légi fuvarozó esetében ellenőrizhessék a formális követelmények teljesülését. A rendelet nem tiltja alvállalkozók bevonását, de főszabály szerint a tagállam határozza meg, hogy engedélyezi-e alvállalkozók bevonását, és ha igen, milyen feltételekkel, amennyiben általában véve tiszteletben tartják a rendeletet és az uniós jogszabályokat. Mindenesetre az alvállalkozónak is uniós légi fuvarozónak kell lennie.
77. Egy adott közszolgáltatási kötelezettség csak akkor látható el, ha a működési engedély és az üzemeltetési engedély arányos a közszolgáltatási kötelezettségben előírt követelményekkel. Nevezetesen egy ún. B típusú engedéllyel rendelkező légi fuvarozó – a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése által szabályozva –, csak az ebben az engedélyben (és az üzemeltetési engedélyében) szereplő légi járművet üzemeltethet. Ezek a követelmények vonatkoznak arra az egy vagy több légi fuvarozóra, amely biztosítani fogja a közszolgáltatási kötelezettség alá eső járatokat.

6.3. Kiválasztási szempontok

78. A benyújtott ajánlatokat a lehető legrövidebb időn belül elbírálják, figyelembe véve a szolgáltatás kielégítő voltát, beleértve a felhasználók számára közölhető árakat és feltételeket, és adott esetben az érintett tagállam(ok)tól kért ellentételezés összegét⁽⁵⁸⁾. A tagállamok főszabály szerint szabadon dönthetnek a kiválasztás (odaítélés) során használt szempontok súlyozásáról, például 70 %-ban veszik figyelembe az ellentételezés mértékét, és 30 %-ban a minőséget⁽⁵⁹⁾. A Bizottság véleménye szerint általában semmi sem zárja eleve ki, hogy meghatározzák a fizetendő ellentételezés teljes összegének felső határát. Különösen fontos azonban, hogy a pályázati dokumentáció egyértelműen, objektíven és átlátható módon valamennyi ilyen szempontot előre meghatározza.

6.4. Az útvonal működtetésére vonatkozó kizárólagos jog odaítélésének következményei

79. A kizárólagosság időtartama során az érintett útvonalhoz való hozzáférést csak a pályázat során kiválasztott légi fuvarozó számára biztosítják. Az útvonal működtetésére vonatkozó kizárólagos jog időtartama nem haladhatja meg a négy évet; ugyanakkor ez az időszak öt évre hosszabbítható, ha a közszolgáltatási kötelezettséget olyan útvonalra írják elő, amely az EUMSZ 349. cikkében és a 355. cikke (1) bekezdésében⁽⁶⁰⁾ említett legkülső régió valamely repülőterét szolgálja ki. Ha az eredeti szerződést az 1008/2008/EK rendeletben meghatározott maximális időtartamot (azaz négy vagy öt évet)⁽⁶¹⁾ nem meghaladó időtartamra kötik, a szerződés meghosszabbítható a vonatkozó maximális időtartamra, amennyiben ez a lehetőség egyértelműen és átláthatóan szerepel a pályázati dokumentációban és a szerződésben. Ha a szerződést eleve a maximális időtartamra kötik meg, új pályázatot kell szervezni, ha a tagállam úgy véli, hogy továbbra is fennállnak az ezt indokoló feltételek, mivel a rendelet 16. cikkének (9) bekezdése szerint ez szükséges a helyzet felülvizsgálatához. A rendelet 17. cikkének (4) bekezdése értelmében, amennyiben a pályázati felhívás olyan útvonalra vonatkozik, amelyhez a hozzáférést a rendelet 16. cikkének (9) bekezdésével összhangban egyetlen fuvarozóra korlátozták, a pályázati felhívást az új koncesszió lejárta előtt legalább hat hónappal közzé kell tenni annak érdekében, hogy meg lehessen ítélni a hozzáférés korlátozásának további szükségességét. Az említett maximális időtartamot meghaladó megújításra nincs lehetőség, mert rendszeres felülvizsgálat esedékes, és ez rendkívül hosszú időre lezárná a piacot az új belépők előtt.

⁽⁵⁷⁾ Lásd az 1008/2008/EK rendelet 2. cikkének (11) bekezdését.

⁽⁵⁸⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (7) bekezdése.

⁽⁵⁹⁾ A figyelembe vett minőségi szempontok közé tartozhat a közszolgáltatási kötelezettség alá eső működtetésben szerzett gyakorlat; a légi járművek karbantartási és tartalékrendszere; a menetrendek és a célállomáson való tartózkodás hosszának megfelelése egy napos út esetében; a kínált vonalközi lehetőségek; a kínált átlagos viteldíjak; az értékesítés és hirdetés; a járatok promóciója és a fuvarozó pénzügyi megbízhatósága. Például egy útvonal marketingje nagyon fontos lehet az útvonal kezdeti sikerének és hosszú távú életképességének biztosítása szempontjából, hogy az állami támogatások csökkentése, majd végül kiküszöbölése céljából az útvonal fejlődni tudjon.

⁽⁶⁰⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (9) bekezdése – az érintett régiók Guadeloupe, Francia Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, az Azori-szigetek, Madeira és a Kanári-szigetek.

⁽⁶¹⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (9) bekezdése

80. Az arányosság követelménye azt jelenti, hogy a kizárólagos jog a közszolgáltatási kötelezettségek alá eső járatokra korlátozódik. Például, ha a közszolgáltatási kötelezettség csak a téli időszakra vonatkozik, nyáron szabad az útvonalhoz való hozzáférés. A közszolgáltatási kötelezettségben és a pályázati felhívásban egyértelműen fel kell tüntetni, hogy mely időszakokra és járatokra vonatkoznak. Ez az információ alapvető fontosságú a pályázati felhívásra reagáló légi fuvarozók számára, mert a kizárólagos jog mértéke általában jelentős hatást gyakorol az ajánlatuk feltételeire.
81. Az egyetlen légi fuvarozóra való korlátozás nem akadályozhatja meg ezt a légi fuvarozót abban, hogy a versenyszabályoknak való megfelelés mellett közös működtetési megállapodásokat kössön más légi fuvarozókkal. A fent említettek szerint ⁽⁶²⁾ a rendelet 15. cikkének (4) bekezdésében szereplő, közös működtetési megállapodások kötésére vonatkozó engedély a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalakra is kiterjed, és a rendelet azzal kapcsolatban sem tartalmaz kizárásokat, hogy hol korlátozott az ilyen útvonalakhoz való hozzáférés a rendelet 16. cikkének (9) és azt követő bekezdései értelmében.
82. Ha a pályázati dokumentáció másképp nem rendelkezik, a rendelet egyetlen rendelkezése sem akadályozza meg az uniós légi fuvarozókat abban, hogy kizárólagos jogukkal élve alvállalkozásba adják a légi járatok egy részét vagy egészét más uniós légi fuvarozók számára. A szerződés teljesítéséért azonban továbbra is a pályázati eljárás során kiválasztott légi fuvarozó felel.
83. A 16. cikk (9) bekezdése kivételt képez a (8) bekezdésben lefektetett elv alól, miszerint bármely légi fuvarozó bármikor megkezdheti a közszolgáltatási kötelezettségben meghatározott járatok működtetését. Ha a nemzeti jogszabályoknak és az ajánlattételhez szükséges dokumentációnak megfelelően véglegesen egyetlen légi fuvarozónak ítélték kizárólagosságot, ez az elv nem alkalmazandó.

6.5. A közszolgáltatási kötelezettségek és a kizárólagosság újbóli vizsgálata az egyes koncessziós időszakok végén

84. A korábban ismertetteknek megfelelően a tagállamoknak rendszeresen értékelniük kell a közszolgáltatási kötelezettség szükségességét és megfelelőségét. Különösen a korlátozott (kizárólagos) közszolgáltatási kötelezettségek esetében értékeli a helyzetet a koncessziós időszak végén ⁽⁶³⁾, illetve a korlátozott hozzáférés folytatólagos szükségességét az új koncesszió kezdetét megelőzően ⁽⁶⁴⁾. Általánosságban szólva az a cél, hogy az új koncesszió kezdetét megelőző hat hónapos időszakban értékeljék, hogy változatlanok-e az előző pályázat kiírása idején fennálló körülmények. Az értékelés általában magában foglalja az előző koncessziós időszak tapasztalatait, különösen a megfigyelt kereslet vonatkozásában, és azt, hogy a légi járatok megfelelően biztosíthatók-e kizárólagosság nélkül és/vagy módosított vagy kevésbé korlátozó közszolgáltatási kötelezettségek mellett vagy közszolgáltatási kötelezettség nélkül.
85. A hat hónapos időszak nem a maximális időtartam annak vonatkozásában, hogy a Bizottság „engedélyezze” a tervezett közszolgáltatási kötelezettséget. A rendelet nem ír elő ilyen engedélyt, és ez az időszak más célokra szolgál. Különösen azért van rá szükség, hogy lehetővé tegyék más légi fuvarozók számára a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonal kizárólagosság vagy ellentételezés nélküli működtetésére vonatkozó javaslattételt, ami bizonyíthatná, hogy a továbbiakban nincs szükség korlátozott hozzáférésre. Ha erre nem kerül sor, az arra utalhat, hogy továbbra is szükség van a korlátozott hozzáférésre. Mindenesetre a tagállamok feladata, hogy először értékeljék a korlátozott hozzáférés szükségességét, és ezt a Bizottság az uniós jogszabályoknak megfelelően felülvizsgálhatja.

6.6. Különleges eset: a pályázat tárgyát képező útvonalak csoportosítása

86. A tagállamok főszabály szerint minden egyes útvonal esetében nyilvános pályázatot írnak ki. Ugyanakkor a rendelet lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy nyilvános pályázatot írjanak ki a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalak egy csoportjára, de csak amennyiben a működési hatékonyság ezt indokolja ⁽⁶⁵⁾. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy egyetlen légi fuvarozónak biztosítanak kizárólagosságot a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalak egy csoportjára.
87. A közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalak ilyen csoportosítása indokolható, különösen abban az esetben, ha számos, ritkán használt útvonal fontos működési kiegészítő jelleggel bír (például az elszigetelt szigetcsoportokra vagy távoli és ritkán lakott területekre irányuló vagy ezeken belüli útvonalak).

⁽⁶²⁾ 59. pont.

⁽⁶³⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (9) bekezdése.

⁽⁶⁴⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (4) bekezdése. Az új koncesszió kezdete legkorábban az előző koncesszió lejártát követő nap, de későbbi időpontban is sor kerülhet rá.

⁽⁶⁵⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (10) bekezdése. A pályázati szakaszban csoportosított útvonalak közé tartozik például 14, közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonal az Azori-szigeteken, 4 a Shetland-szigeteken, 6 az Orkney-szigeteken, 4 a Kanári-szigeteken és 4, az olasz Lampedusa és Pantelleria szigetet három szicíliai várossal összekötő, közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonal.

88. A csoportosítás okának működési jellegűnek kell lennie (például működési telephely szükségessége egy távoli területen). A csoportosítás nem tűzheti ki fő céljául a tagállamot érintő költségvetési hatás enyhítését. Ebben az értelemben közös működési jellemzők nélkül nem lehetséges a nyereséges és nem nyereséges útvonalak csoportosítása.
89. Az útvonalak pályázati célú, itt ismertetett csoportosítása nem keverendő össze az útvonalaknak a közszolgáltatási kötelezettségek előírásakor történő összekapcsolásával. Ahogy a fenti 28. pontban olvasható, az egy adott útvonalhoz való hozzáférés nem tehető függővé más útvonalak működtetésétől. Hasonlóképpen elképzelhető, hogy bizonyos útvonalak nem jogosultak pályázati célú csoportosításra, de ebben az esetben mégis közösen szerepelhetnek egyetlen ajánlati felhívásban, amennyiben az adminisztratív hatékonyság ezt indokolta teszi ⁽⁶⁶⁾.

7. A NYILVÁNOS PÁLYÁZATOKRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

90. A 17. cikk (4) bekezdésében ⁽⁶⁷⁾ említett közzétételt megelőző szakasz vonatkozásában a rendelet előírja, hogy a kiíró tagállam a pályázati felhívás teljes szövegét közli a Bizottsággal, kivéve, ha a 16. cikk (5) bekezdésével összhangban a közszolgáltatási kötelezettséget egy tájékoztatónak a nemzeti közlönyében történő közzététele útján tette közzé. Ebben az esetben a pályázati felhívást is a nemzeti közlönyben kell közzétenni ⁽⁶⁸⁾. A hatékony és gyors ügyintézés érdekében a tagállamnak (az Európai Unió bármely hivatalos nyelvén) el kell küldenie a Bizottságnak (a korábban említett funkcionális e-mail-címre) ⁽⁶⁹⁾ az ajánlati felhívással kapcsolatos tájékoztató tervezetét is (elektronikus úton, valamelyik szokásos rendszeren keresztül) az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* az Európai Unió valamennyi nyelvén történő közzététel céljából. A tájékoztatótervezet tartalmazza a rendelet 17. cikkének (5) bekezdésében felsorolt információkat. A Bizottság sablonokat készített, amelyek elérhetők a CIRCABC-n, illetve kérésre a Bizottságnál. A tagállamokat emellett arra bátorítják, hogy továbbítsák a tervezett szerződés feltételeit és az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (3) bekezdésében említett pontokhoz kapcsolódó egyéb dokumentumokat.
91. Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (6) bekezdése értelmében az érintett tagállam a nyilvános pályázat iránt érdeklődő felek számára haladéktalanul és díjmentesen rendelkezésre bocsát bármilyen vonatkozó információt vagy dokumentumot. Nem kötelező az érintett tagállam nyelvén kívül más nyelveken is az érdekeltek rendelkezésére bocsátani a pályázati dokumentációt, de ha megteszik, az több potenciális pályázót vonzhat.
92. Az ajánlati felhívásban és az azt követő szerződésben ki kell térni legalább a rendelet 17. cikkének (3) bekezdésében említett pontokra. Az említett dokumentumok pontos formátumáról és tartalmáról a tagállamok illetékes hatóságai döntenek, és a Bizottság nem rendelkezik erre vonatkozó sablonokkal.
93. A tagállamok az adminisztratív hatékonyság érdekében egyetlen pályázati felhívást írhatnak ki több különböző útvonalra ⁽⁷⁰⁾. Ez azt eredményezheti, hogy több légi fuvarozó működteti az érintett különböző útvonalakat, mert ez nem azt jelenti, hogy csak valamennyi érintett útvonalra lehet pályázni.
94. A tájékoztató megjelenésének időpontja és az ajánlatok benyújtására megadott határidő között legalább két hónapnak el kell telnie ⁽⁷¹⁾. A kizárólagossági időszak kezdőnapját fel kell tüntetni az ajánlati felhívásban. Ez az időpont emellett általában megfelel a kiválasztott légi fuvarozóval kötött szerződés kezdő dátumának, de a szerződés teljesítése későbbi időpontban is kezdődhet. A szerződés megkötése és a tárgyat képező működtetés nem kezdődhet a kizárólagosság feltüntetett kezdő időpontját megelőzően.
95. A rendelet 17. cikkének (4) bekezdése értelmében amennyiben a pályázati felhívás olyan útvonalra vonatkozik, amelyhez a hozzáférést egy fuvarozóra korlátozták, a pályázati felhívást az új koncesszió lejárta előtt legalább hat hónappal közzé kell tenni. Ebből a rendelkezésből fakad, hogy ez a minimális időszak biztosítani kívánja a korlátozott hozzáférés folytatólagos szükségességének megfelelő értékelését ⁽⁷²⁾. Emellett lehetőség van közzétenni az útvonal újbóli megnyitását bejelentő tájékoztatót, amikor a kizárólagos fuvarozóval kötött szerződés lejár, és az útvonal ismét nyílt közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonallá válik. Ugyanakkor a rendeletnek megfelelő új ajánlati felhívás emellett lehetővé teszi a légi fuvarozók tájékoztatását, illetve a kizárólagosság és ellentételezés nélküli működtetési hajlandóságuk bejelentését.

⁽⁶⁶⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (10) bekezdése. Lásd a lenti (94) bekezdést.

⁽⁶⁷⁾ Vö. a fenti 72. ponttal.

⁽⁶⁸⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése.

⁽⁶⁹⁾ A DG MOVE a Bizottság Főtitkárságán keresztül kéri a közzétételt. A tagállamok nem vehetik fel közvetlenül a kapcsolatot az Európai Unió Kiadóhivatalával. Ezek a tájékoztatók a DG MOVE honlapján, a hírlevelében és a kijelölt CIRCABC-hírcsoportban is közzétételre kerülnek.

⁽⁷⁰⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdése.

⁽⁷¹⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (4) bekezdése.

⁽⁷²⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (4) bekezdése.

96. A tagállamoknak haladéktalanul tájékoztatniuk kell a Bizottságot a nyilvános pályázat eredményeiről⁽⁷³⁾. Ebből a célból jelenleg nem áll rendelkezésre sablon. A Bizottság felkérheti a tagállamokat, hogy egy adott légi fuvarozónak a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére való kiválasztásával kapcsolatos iratokat egy hónapon belül nyújtsák be⁽⁷⁴⁾.

8. ELLENTÉTELEZÉS ÉS AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁSI SZABÁLYOKKAL VALÓ KAPCSOLAT

8.1. Az ellentételezés lehetősége és összege

97. A pályázati eljárás kizárólagos jogot kíván odaítélni egyetlen légi fuvarozónak a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonal működtetésére. A rendelet 17. cikke (8) bekezdésének megfelelően az érintett tagállam ellentételezést nyújthat a pályázat értelmében kiválasztott légi fuvarozónak azért, hogy az megfeleljen a közszolgáltatási kötelezettség előírásainak. A kizárólagos jog még abban az esetben is kizárólag nyilvános pályázat útján ítéltető oda, ha a légi fuvarozó felajánlja az útvonal ellentételezés nélküli működtetését⁽⁷⁵⁾.
98. Az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésekor felmerült nettó költségek fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a légi fuvarozónak a szolgáltatás nyújtása kapcsán keletkező bevételeit és észszerű nyereségét⁽⁷⁶⁾. Az 1008/2008/EK rendelet nem határozza meg az észszerű nyereség fogalmát. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások összefüggésében a 2012/21/EU bizottsági határozat⁽⁷⁷⁾ (a továbbiakban: „az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat”) 5. cikkének (5) bekezdésében e fogalom alatt azon tőkemegtérülési ráta értendő, amely mellett egy átlagos vállalkozás a kockázat szintjének figyelembevételével a szolgáltatás nyújtása mellett döntene a megbízás teljes időtartamát tekintve. E határozat 5. cikkének (7) bekezdése szerint „Ha az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtása nem jár lényeges üzleti vagy szerződéses kockázattal, különösen, ha az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásából adódó nettó költségeket utólag lényegében teljesen ellentételezik, akkor az észszerű nyereség mértéke nem haladhatja meg a releváns swapkamatláb 100 bázisponttal növelt összegét.”⁽⁷⁸⁾ Észszerűnek tűnik analógia alapján ezeket az elveket alkalmazni a rendelet hatálya alá tartozó légi közlekedési közszolgáltatási kötelezettségek összefüggésében. Ha a nyereség meghaladná az észszerű mértéket, az ellentételezés problémákhoz is vezethetne az állami támogatási szabályoknak való megfelelés tekintetében.
99. A légi fuvarozónak fizetett ellentételezés összegét a légi fuvarozó nyilvántartásában szereplő, az útvonal működtetéséhez kapcsolódó tényleges költségek és bevételek alapján kell kiszámítani. Ezek átláthatósága és ellenőrizhetősége érdekében a légi fuvarozónak kellően részletes számviteli rendszert kell vezetnie, amely lehetővé teszi a közszolgáltatási kötelezettség alá eső adott útvonalhoz kapcsolódó költségek és bevételek kiszámítását. Az ellentételezés mindenestre a légi fuvarozó által benyújtott pályázatban szereplő összegre korlátozódik.

8.2. Az állami támogatási szabályokkal való kapcsolat

100. Először is, emlékeztetni kell arra, hogy az állami támogatások értékelésére az 1008/2008/EK rendelet rendelkezései értelmében elvégzett értékeléstől függetlenül kerül sor. Ha azonban nem teljesülnek az 1008/2008/EK rendelet követelményei, például a közszolgáltatási kötelezettség meghatározása szempontjából, és ha pénzügyi ellentételezés kapcsolódik az ilyen közszolgáltatási kötelezettséghez, az állami támogatási szabályok követelményei sem teljesíthetők. A Bizottság érintett szolgálatai szorosan együttműködnek a közszolgáltatási kötelezettségek rendszerének értékelésében, de fontos kiemelni, hogy az állami támogatások bejelentése – amennyiben ez előírás⁽⁷⁹⁾ – elkülönül a közszolgáltatási kötelezettségek rendszerének Bizottság felé történő bejelentésétől; az utóbbival adminisztratív szinten a DG MOVE foglalkozik, míg az állami támogatások szükséges bejelentésével a Bizottság Versenypolitikai Főigazgatósága („DG COMP”). Mindkét szabály- és eljárásrendszer követendő, és bármelyik értelmében lehet panaszsal fordulni a Bizottsághoz.

⁽⁷³⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (9) bekezdése.

⁽⁷⁴⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (10) bekezdése.

⁽⁷⁵⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (10) bekezdése.

⁽⁷⁶⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (8) bekezdése.

⁽⁷⁷⁾ A Bizottság 2011. december 20-i határozata az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.).

⁽⁷⁸⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html

⁽⁷⁹⁾ Emlékeztetni kell rá, hogy ha teljesülnek az Altmark-kritériumok (lásd a 83. lábjegyzetet) vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat rendelkezései (lásd a 85. lábjegyzetet), nincs szükség ilyen bejelentésre.

8.2.1. A közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése céljából nyújtott állami támogatások

101. A rendelet az ellentételezéstől függetlenül alkalmazandó. A közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében nyújtott ellentételezésnek azonban meg kell felelnie a Szerződésben foglalt állami támogatásra vonatkozó szabályok (EUMSZ 107–109. cikk) Bíróság általi értelmezésének, valamint az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásához biztosított állami támogatást szabályozó bizottsági eszközökben előírt szabályoknak. Ezek a bizottsági eszközök a következők:
- a) közlemény⁽⁸⁰⁾, amely tisztázza az állami támogatásra vonatkozó szabályoknak a közszolgáltatásért járó kompenzációra történő alkalmazásának legfontosabb alapfogalmait, valamint azokat a feltételeket (úgynevezett Altmark⁽⁸¹⁾-kritériumok; lásd a lenti következő pontban), amelyek teljesülése esetén a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem minősül állami támogatásnak;
 - b) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásáért biztosított csekély összegű támogatásokról szóló 360/2012/EU bizottsági rendelet⁽⁸²⁾ (a továbbiakban: „360/2012 rendelet”), amely szerint, ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció összege nem haladja meg az 500 000 EUR-t bármely, három költségvetési évből álló időszakban, nem minősül támogatásnak, amennyiben teljesülnek a rendeletben meghatározott feltételek;
 - c) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat, amely meghatározza azokat a feltételeket, amelyek teljesülése esetén a közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatás összegegyeztethető a belső piaccal és mentesül a bejelentési követelmény alól. E határozat hatálya kiterjed a közszolgáltatási kötelezettségek azon ellentételezésére, amelyet a légi fuvarozóknak biztosítanak az olyan szigetekre irányuló légi összeköttetés vonatkozásában, ahol az éves átlagos forgalom nem haladja meg a 300 000 utast, és amely megfelel az 1008/2008/EK rendeletnek;
 - d) a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló keretszabályról⁽⁸³⁾ (a továbbiakban: „az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály”) szóló közlemény, amely meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a bejelentési követelmény⁽⁸⁴⁾ hatálya alá eső ellentételezésről a Bizottság kijelentheti, hogy összhangban van az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésével;
 - e) bizottsági útmutató az Európai Unió állami támogatási, közbeszerzési és belső piaci szabályainak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra és különösen az általános érdekű szociális szolgáltatásokra történő alkalmazásáról⁽⁸⁵⁾, amely további iránymutatást nyújt az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó szabályok alkalmazásához.

8.2.2. Az Altmark-kritériumok

102. Az Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ügyben („Altmark-ügy”) hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy a közszolgáltatásért járó ellentételezés nem minősül az EUMSZ 107. cikke értelmében vett állami támogatásnak négy feltétel együttes teljesülése esetén:
- (1) a kedvezményezett vállalkozásnak közszolgáltatási kötelezettséggel kell rendelkeznie, és e kötelezettségeket világosan meg kell határozni;
 - (2) az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani;
 - (3) az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket és az észszerű nyereséget;
 - (4) amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt a jelöltet válasszák, aki a közös-ségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek egy átlagos, jól vezetett és közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerülnének.

⁽⁸⁰⁾ A Bizottság közleménye az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.).

⁽⁸¹⁾ A C-280/00 sz., Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ügy.

⁽⁸²⁾ A Bizottság 2012. április 25-i 360/2012/EU rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó vállalkozások számára nyújtott csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 114., 2012.4.26., 8. o.).

⁽⁸³⁾ A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.).

⁽⁸⁴⁾ Vagyis amikor a közszolgáltatási ellentételezés nem felel meg az Altmark-kritériumoknak, nem vonatkozik rá az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásáért biztosított csekély összegű támogatásokról szóló rendelet, és nem kap csoportmentességet a határozat értelmében.

⁽⁸⁵⁾ SWD(2013) 53 final/2:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_hu.pdf

103. Ha ez a négy kritérium teljesül, a közszolgáltatási kötelezettségekért nyújtott ellentételezés nem minősül állami támogatásnak, és ebben az esetben nincs szükség az állami támogatás Bizottság felé történő bejelentésére (ugyanakkor ahogy korábban említésre került, az 1008/2008/EK rendelet bejelentési és közzétételi követelményei továbbra is érvényesek)⁽⁸⁶⁾. Elsősorban az érintett nemzeti hatóságok feladata annak értékelése, hogy az 1008/2008/EK rendelet 17. cikke (8) bekezdése értelmében nyújtott ellentételezések esetében teljesül-e ez a négy kritérium.
104. Az 1008/2008/EK rendelet rendelkezései a fent említett kritériumok alapján kerültek megfogalmazásra: a 17. cikk (3) bekezdésének a) pontja az első, a 17. cikk (3) bekezdésének e) pontja a második, illetve a 17. cikk (8) bekezdése a harmadik Altmark-kritériumot fedi le, a negyedik Altmark-kritérium vonatkozásában pedig a 16. cikk (10) bekezdése rendelkezik a pályázati eljárás alkalmazásáról. A 16. cikk (10) bekezdése nem minősíti tovább a pályázati eljárást, de – az Altmark-ügyben hozott ítélet szerint – a kiválasztott eljárással a közösség számára legkevesebb költséggel járó módon kell biztosítani a szolgáltatást. Ezért a negyedik Altmark-kritérium alkalmazásakor, ha csak egy ajánlat érkezett a pályázati eljárás során, általában nem feltételezhető ennek a kritériumnak a teljesülése, kivéve, ha (i) különösen erős biztosítékokat építettek be a közösség számára legkevesebb költséggel járó szolgáltatást biztosító eljárásba, vagy (ii) az érintett tagállam további eszközökkel ellenőrzi, hogy az eredmény a legkevesebb költséggel jár-e a közösség számára. Ez azt jelenti, hogy ha a fenti magyarázatok alapján teljesülnek az 1008/2008/EK rendelet feltételei, főszabály szerint úgy tekinthető, hogy nem került sor állami támogatásra.
105. Amennyiben nem zárható ki, hogy az Altmark-ügyben meghatározott kritériumok alapján felmerül az állami támogatás lehetősége, az érintett tagállamnak más módon kell biztosítania az állami támogatási szabályoknak való megfelelést. Ez például akkor fordulhat elő, ha a sürgősségre vonatkozóan a rendelet 16. cikkének (12) bekezdésében meghatározott feltételek értelmében a légi fuvarozó nyílt pályázati eljárás nélkül kerül kiválasztásra a tagállami hatóságok és a légi fuvarozó kölcsönös megállapodása alapján. Az ilyen esetekben a tagállamnak ellenőriznie kell, hogy az ellentételezés összege nem utal-e állami támogatás nyújtására az Altmark-kritériumok vagy a 360/2012/EU rendelet alapján. Ellenkező esetben az is lehetséges, hogy a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat értelmében, amely esetben nincs szükség bejelentésre, vagy be kell jelenteni, de a Bizottság az EUMSZ 106. cikke (2) bekezdésének értelmében összeegyeztethetőnek minősítheti, ha teljesülnek az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály feltételei.

9. SÜRGŐSSÉGI ELJÁRÁS

106. A kizárólagos koncesszió időtartama alatt a nyilvános pályázat révén kiválasztott uniós légi fuvarozó arra kényszerülhet, hogy rövid határidővel megszüntesse a járatok biztosítását, például fizetéseképtelenség miatt. Ilyen körülmények között, amennyiben szükséges, a rendelet 16. cikkének (12) bekezdése lehetővé teszi a sürgősségi eljárást, hogy ne szakadjon meg az érintett légi járatok biztosítása. Az eljárás csak a légi járatok biztosításának hirtelen és váratlan félbeszakadására vonatkozik a közszolgáltatási kötelezettség alá eső olyan útvonalakon, amelyekre a nyilvános pályázat során kiválasztott légi fuvarozó már járatokat működtet. Nem vonatkozik azokra az esetekre, amikor a közszolgáltatási kötelezettségek módosítására vagy a pályázatok megújítására vonatkozó nemzeti eljárások a vártnál több időt vettek igénybe⁽⁸⁷⁾.
107. A sürgősségi eljárás nem alkalmazható többek között az alábbi helyzetekben:
- egy légitársaság kizárólagosság nélkül működtette az útvonalat (nyílt közszolgáltatási kötelezettség),
 - a légi járatok működtetése a szerződés lejárta miatt szakad félbe (mivel a járatok működtetésének ilyen félbeszakadása előre látható, így nem hirtelen kerül rá sor). Új pályázati felhívást kellett volna közzétenni legalább hat hónappal az új koncessziós időszak kezdetét megelőzően,
 - a légi járatok működtetésének félbeszakadására azután kerül sor, hogy az azt működtető légi fuvarozó legalább hat hónappal előre bejelentette (a járatok működtetésének félbeszakadása nem hirtelen vagy előre nem látható módon következik be, és elegendő idő áll rendelkezésre ahhoz, hogy új pályázatot írjanak ki sürgősségi eljárás nélkül)⁽⁸⁸⁾.
108. Ha a korábban említett pályázati eljárásnak megfelelően kiválasztott légi fuvarozó hirtelen félbeszakítja a járatok működtetését, a tagállam másik uniós légi fuvarozót választhat a közszolgáltatási kötelezettség ellátására legfeljebb

⁽⁸⁶⁾ Például ki kell emelni, hogy az első Altmark-kritérium, továbbá az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály is előírja „valódi” általános gazdasági érdekű szolgáltatás meglétét, ami a légi közlekedés összefüggésében azt jelenti, hogy teljesülnie kell az 1008/2008/EK rendelet 16. és 17. cikkének.

⁽⁸⁷⁾ A Bizottság megállapította, hogy gyakrabban kerül sor sürgősségi eljárásokra és nemzeti odaítélési eljárások alkalmazására olyan esetekben, amelyek valójában esetleg nem minősülnek sürgősnek. Szorosan nyomon követni, illetve ellenőrizni, és adott esetben kezelni kívánja ezt a tendenciát.

⁽⁸⁸⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (4) bekezdése és a fenti 97. pont.

hét hónapos időszakra, ha az ellentételezés összege továbbra is megfelel a rendelet 17. cikke (8) bekezdésének⁽⁸⁹⁾ és az új légi fuvarozót az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvének megfelelően választják ki az uniós légi fuvarozók közül. Haladéktalanul új pályázati felhívás kerül közzétételre egy szokásos szerződéses időszakra, ami a továbbiakban ismertetett időbeli korlátozások interakciójából is következik.

109. A hét hónapos időszak akkor kezdődik, amikor az újonnan kiválasztott légi fuvarozó megkezdi a járatok működtetését. Nem újítható meg. Mivel a pályázati felhívás célja a már létező kizárólagos jog megújítása, a pályázati felhívást a rendelet 17. cikke (4) bekezdésének megfelelően legalább hat hónappal korábban ki kell írni.
110. A légi fuvarozó kiválasztására vonatkozó átláthatóság és megkülönböztetésmentesség elvét a sajátos körülmények figyelembevételével tiszteletben kell tartani. A sürgősségi eljárás alkalmazandó, ha nem áll rendelkezésre elegendő idő a formális pályázat kiírására, mert gyorsan kell új légi fuvarozót találni. A hatóságoknak ebben az esetben is a lehető leggyorsabban kapcsolatba kell lépniük több olyan légi fuvarozóval, amely valószínűleg érdeklődik az érintett útvonal működtetése iránt. Ezek általában a régióban már aktív és/vagy a legutóbbi pályázati eljárásban részt vevő légi fuvarozók lehetnek.
111. Az érintett tagállam haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot és a többi érintett tagállamot a sürgősségi eljárásról és annak okairól⁽⁹⁰⁾. Ajánlott, hogy a tagállam a több légi fuvarozóval való kapcsolatfelvételtől és ezek eredményéről is tájékoztassa a Bizottságot. A Bizottság emellett intézkedhet tájékoztató közzétételéről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, bár sürgősségi eljárás esetében nem előírás az ilyen közzététel.
112. A Bizottság egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a vonatkozó tanácsadó-bizottsági eljárással összhangban felfüggesztheti a sürgősségi eljárást, amennyiben annak vizsgálatát követően úgy ítéli meg, hogy az nem tesz eleget a rendeletben meghatározott sürgősségi eljárás követelményeinek vagy egyéb okból ellentétes az uniós joggal⁽⁹¹⁾.

10. A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEKRE VONATKOZÓ PÁLYÁZATI ELJÁRÁSOK ÉS A KÖZBESZERZÉSI SZABÁLYOKKAL VALÓ KAPCSOLATUK

113. A légi járatok közbeszerzésére vonatkozó pályázatok szervezésekor mindig alkalmazandók az 1008/2008/EK rendeletben szereplő eljárások. Amikor egy tagállam illetékes hatósága közszolgáltatási szerződést köt, be kell tartani a vonatkozó közbeszerzési szabályokat. 2014. február 26-án az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 2014/24/EU és a 2014/25/EU irányelvet⁽⁹²⁾ (a továbbiakban: „2014/24/EU irányelv” és a „2014/25/EU irányelv”), amely meghatározza a közbeszerzési szerződésekre vonatkozó szabályokat.
114. Ugyanezen a napon az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a szolgáltatási koncessziós szerződésekről szóló új, 2014/23/EU irányelvet⁽⁹³⁾ (a továbbiakban: „2014/23/EU irányelv”), és a Bizottság tapasztalata szerint az 1008/2008/EK rendelet 17. cikke alkalmazásában odaítélt legtöbb szerződés ezen új irányelv értelmében „szolgáltatási koncesszióknak” minősül. Az ilyen szerződéssel az illetékes hatóság meghatározott időre egyetlen légi fuvarozót bíz meg légi járatok nyújtásával. A légi fuvarozó köteles a szerződésben előírt szállítási szolgáltatás biztosítására, általában a hatóság által nyújtott pénzügyi ellentételezés fejében⁽⁹⁴⁾. Főszabály szerint a légi fuvarozó viseli az üzemeltetési kockázatot (ellenkező esetben az ilyen szerződés főszabály szerint a 2014/24/EU és a 2014/25/EU irányelv értelmében közbeszerzési szerződésnek minősül), beleértve a szállítási szolgáltatások iránti igényhez kapcsolódó kockázatot, mert az illetékes hatóságok általában nem garantálják a szerződésben, hogy a légi fuvarozó fedezni fogja a beruházásait vagy a szerződéses kötelezettségeinek ellátása során felmerült költségeket⁽⁹⁵⁾. Fontos a koncesszióknak minősülés, mert a koncessziós szerződésekről szóló 2014/23/EU irányelv 10. cikkének (3) bekezdése kifejezetten kimondja, hogy nem alkalmazandó azokra a légi közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó koncessziókra, amelyek az 1008/2008/EK rendelet szerint kiadott működési engedély megadásán alapulnak. Azokban a ritka esetekben, amikor egy megállapodás közbeszerzési szerződésnek minősülhet, amely a 2014/24/EU vagy adott esetben a 2014/25/EU irányelv tárgyát képezi, főszabály szerint a vonatkozó irányelv egyidejűleg alkalmazandó az 1008/2008/EK rendelettel, és ütközés esetén *lex specialisként* ez utóbbi élvez elsőbbséget.

⁽⁸⁹⁾ Az állami támogatási szabályoknak, mint mindig, ugyanúgy teljesülniük kell.

⁽⁹⁰⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 16. cikke (12) bekezdése utolsó albekezdésének első mondata.

⁽⁹¹⁾ Ugyanott, második mondat.

⁽⁹²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2014. február 26-i 2014/24/EU irányelve a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.); Az Európai Parlament és a Tanács 2014. február 26-i 2014/25/EU irányelve a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.).

⁽⁹³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2014. február 26-i 2014/23/EU irányelve a koncessziós szerződésekről (HL L 94., 2014.3.28., 1. o.).

⁽⁹⁴⁾ Lásd még a C-205/99 sz. Analir kontra Administración General del Estado ügyet (EBHT 2001., I-1271. o., (63) és (65) bekezdés).

⁽⁹⁵⁾ A kockázat mértékét illető különbség emellett hatást gyakorolna az észszerű profit meghatározására.

11. A BIZOTTSÁG VIZSGÁLATI ÉS DÖNTÉSHOZATALI HATÁSKÖRE

115. A tagállamoknak minden szükséges intézkedést meg kell tenniük annak biztosítására, hogy a közszolgáltatási kötelezettségről szóló bármely határozat (beleértve az odaítélési határozatokat) hatékonyan és a lehető legrövidebb időn belül felülvizsgálható legyen olyan döntések esetében, amelyek megsértették az uniós jogot vagy az azt végrehajtó nemzeti szabályokat ⁽⁹⁶⁾.
116. A rendelet 18. cikke (1) bekezdésének megfelelően a Bizottság kérheti a tagállamokat, hogy két hónapon belül nyújtsák be a közszolgáltatási kötelezettséget és a 16. cikkben szereplő feltételeknek való megfelelést indokoló dokumentumot, a régió gazdaságáról készült elemzést, a tervezett kötelezettségek és a gazdasági fejlesztési célok arányosságát bemutató elemzést, és végezetül a már működő légi járatokkal (amennyiben van ilyen) és az egyéb rendelkezésre álló, a légi szolgáltatási kötelezettséget esetleg helyettesíteni képes közlekedési módokkal kapcsolatos elemzést. A 18. cikk (1) bekezdésének a)–d) pontjában említett dokumentumokhoz és elemzésekhez való jog lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy tájékozódjon a közszolgáltatási kötelezettségről és annak indoklásáról. Ezek az érintett tagállamok által készített dokumentumok továbbá egyértelművé tehetik a közszolgáltatási kötelezettség hátterét és megfelelését a rendelet értelmében.
117. A Bizottság egy tagállam kérésére vagy a saját kezdeményezésére vizsgálatot indít a rendelet 18. cikke (2) bekezdésének megfelelően.
118. A 18. cikk (2) bekezdése szerint a Bizottság valamennyi vonatkozó tényező figyelembevételével határozatot ⁽⁹⁷⁾ hoz arról, hogy a kérdéses útvonalra továbbra is alkalmazni kell-e a 16. és a 17. cikket. A cél a közszolgáltatási kötelezettség előírása, illetve a 16. cikk (9) bekezdésének megfelelő hozzáférésre és az ellentételezés összegére vonatkozó korlátozások esetében is alkalmazandó szabályok megfelelő használata.

⁽⁹⁶⁾ Az 1008/2008/EK rendelet 18. cikkének (1) bekezdése. A tagállamok döntenek el, hogy ezt közigazgatási szerv vagy bíróság végzi-e.

⁽⁹⁷⁾ A vonatkozó tanácsadó-bizottsági eljárás alkalmazása az 1008/2008/EK rendelet 18. cikke (2) bekezdésének megfelelően.

I. MELLÉKLET

A DG COMP és a DG MOVE által kidolgozott kérdőív a közszolgáltatási kötelezettség Bizottság felé történő bejelentésére**Az 1008/2008/EK rendelet 16. és 17. cikke⁽¹⁾ alapján előírt közszolgáltatási kötelezettségek bejelentése**

* Kérjük, csatolja ezt az űrlapot az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzéteendő, a DG MOVE-nak továbbítandó űrlapokhoz.

* Az űrlapot az alábbi e-mail-címre kell elküldeni: MOVE-PSO@ec.europa.eu

* Az első és második oldalt a közszolgáltatási kötelezettség előírásáról szóló tájékoztatóval együtt kell elküldeni.

* A harmadik oldalt a pályázati felhívásról szóló tájékoztatóval együtt kell elküldeni.

A régióra vonatkozó információk

A közszolgáltatási kötelezettség által kiszolgált régió ⁽²⁾		
Az útvonal típusa	Ez a régió peremterület vagy fejlődő régió? Ez az útvonal olyan ritkán használt útvonal, amely a repülőtér által kiszolgált régióban a gazdasági és társadalmi fejlődés szempontjából létfontosságúnak tekinthető?	
A régió igényeivel kapcsolatos indokolás ⁽³⁾		

Információk az útvonal(ak)ról

Mióta létezik közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó előírás az útvonalon ⁽⁴⁾ ?		
A teljes forgalom az útvonalon az elmúlt két évben (az utasok számában kifejezve)		
A kiszolgált repülőterek teljes forgalma ⁽⁵⁾ az elmúlt két évben	Célrepülőtér (az adott régió kiszolgálója)	
	Indulási repülőtér	

Információk az alternatív légi járatokról

A célrepülőterek/indulási repülőterek alternatív repülőterei ⁽⁶⁾	
---	--

⁽¹⁾ Az EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK RENDELETE a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (átdolgozott változat) (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).

⁽²⁾ Kérjük, tüntesse fel, hogy mely városokat tervezik kiszolgálni a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalak.

⁽³⁾ Kérjük, tüntesse fel az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdésében és (3) bekezdésének a) pontjában említett azon okokat, amelyek indokolják a közszolgáltatási kötelezettség előírásának szükségességét.

⁽⁴⁾ Kérjük, mellékelje a közszolgáltatási kötelezettség legutolsó előírásának vagy módosításának szövegét az 1008/2008/EK rendelet vagy adott esetben a 2408/92/EGK rendelet alapján.

⁽⁵⁾ Induló és érkező utasok.

⁽⁶⁾ Ez a felsorolás magában foglalja legalább az érintett régió városától/városaitól számított 150 km sugarú körben vagy másfél órás távolságra elhelyezkedő repülőtereket.

Információk az alternatív légi járatokról

Az alternatív légi járatok leírása (járatgyakoriság, menetrend, leszállóhelyek, szezonális jelleg)	
A közszolgáltatási kötelezettség alá eső légi járatokkal, illetve az alternatív járatokkal történő utazás idejének összehasonlítása	
Az utasok számára elérhető érvényes alternatívák hiányával kapcsolatos következtetés	

Információk az alternatív közlekedési módokról

Egyéb elérhető közlekedési módok (kérjük, pipálja ki)	Tengeri?		Vasúti?		Közúti?	
Az alternatív közlekedési módok által nyújtott szolgáltatások leírása (járatgyakoriság, menetrend, leszállóhelyek, szezonális jelleg)						
A közszolgáltatási kötelezettség alá eső légi járatokkal, illetve az alternatív járatokkal történő utazás idejének összehasonlítása						
Az utasok számára elérhető érvényes alternatívák hiányával kapcsolatos következtetés						

Információk a közszolgáltatási kötelezettségről

A közszolgáltatási kötelezettség rövid ismertetése a viteldíjak, a menetrendek, a járatgyakoriság és a kapacitás szempontjából.	
Hogyan kerültek megállapításra ezek a szempontok?	

Információk a pályázati felhívásról

Adja meg, hogy a pályázati felhívás működési hatékonysági okokból több útvonalra vonatkozik-e.	
Adja meg, hogy a pályázati felhívás pénzügyi ellentételezés nélküli kizárólagosságot kíván-e biztosítani. Ha nem, kérjük, magyarázza el, miért nem megfelelő ez a lehetőség.	
Adja meg, hogy kínáltak-e pénzügyi ellentételezést, és ha igen, milyen összegben.	
Adja meg, hogyan számították ki a pályázati felhívásban ajánlott ellentételezést és a hivatkozási feltételeket.	

Információk az állami támogatásról

A Bizottság szolgálatai fel kívánják hívni a nemzeti hatóságok figyelmét arra, hogy az 1008/2008/EK rendelet követelményeinek való megfelelés nem sérti az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (8) bekezdése értelmében nyújtott esetleges pénzügyi ellentételezés állami támogatási szabályok szerinti értékelését (lásd különösen az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló, 2011. december 20-i bizottsági közlemény ⁽¹⁾ (68) bekezdését).

Az ilyen ellentételezésnek az 1008/2008/EK rendelet 17. cikke (3) bekezdésének, 17. cikke (8) bekezdésének és 16. cikke (10) bekezdésének való megfelelése nem elegendő annak vizsgálatához, hogy teljesül-e az Altmark-ügyben hozott ítélet ⁽²⁾ négy halmozott feltétele. A nemzeti hatóságok feladata annak értékelése, hogy az 1008/2008/EK rendelet 17. cikke (8) bekezdése értelmében nyújtott ellentételezések esetében teljesül-e ez a négy feltétel. Ha nem, a szóban forgó ellentételezés állami támogatásnak minősül (a 360/2012/EU rendeletben meghatározott csekély összegű támogatások úgy tekintendők, hogy nem teljesül az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésében foglalt valamennyi feltétel, és ezért nem vonatkozik rájuk a Szerződés 108. cikke (3) bekezdésében meghatározott bejelentési kötelezettség ⁽³⁾).

Az ilyen állami támogatás összeegyeztethetőnek és a bejelentési kötelezettség alól mentesnek minősíthető, ha teljesülnek a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló bizottsági határozat ⁽⁴⁾ feltételei. Ellenkező esetben alkalmazandó a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség. Az ellentételezés ekkor összeegyeztethetőnek minősíthető a belső piaccal a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló uniós keretszabály alapján ⁽⁵⁾. A bejelentések számának korlátozása érdekében a tagállamok bejelenthetnek támogatási programokat az egyes támogatási intézkedések helyett.

⁽¹⁾ HL C 8., 2012.1.11., 4. o.

⁽²⁾ A C-280/00. sz. Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ügyben hozott ítélet (87)–(93) bekezdése. A négy feltétel a következő: 1. a kedvezményezett vállalatot ténylegesen meg kell bízni a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével és ezeket a kötelezettségeket világosan meg kell határozni. 2. az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani, annak elkerülése érdekében, hogy az ellentételezés olyan gazdasági előnyt tartalmazzon, amely alkalmas a kedvezményezett vállalkozás előnyben részesítésére a versenytárs vállalkozásokkal szemben. 3. a kompenzáció nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséből eredő költségek összességének vagy részének fedezetéhez szükséges mértéket, számításba véve az azokkal kapcsolatos bevételeket, valamint egy a fenti teljesítésekhez számolt észszerű haszonkulcsot. 4. amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem olyan közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt a jelöltet válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyet egy átlagos, jól vezetett és a szükséges közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek végrehajtásakor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.

⁽³⁾ A Bizottság 2012. április 25-i 360/2012/EU rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó vállalkozások számára nyújtott csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 114., 2012.4.26., 8. o.).

⁽⁴⁾ A Bizottság 2011. december 20-i határozata az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.). Például az olyan szigetekre irányuló útvonalakra vonatkozik, amelyeken az éves forgalom a megelőző két pénzügyi évben nem haladta meg a 300 000 utast.

⁽⁵⁾ HL C 8., 2012.1.11., 15. o.

II. MELLÉKLET

Az 1008/2008/EK rendeletben szabályozott közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó rendelkezések kivonata**Az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (átdolgozott változat)**

A 11–12. preambulumbekkezdés és a 16–18. cikk:

mivel:

- (11) A legkülső régiók egyedi sajátosságainak és korlátainak – különösen távoli, elszigetelt elhelyezkedésüknek és kis méretüknek, valamint a Közösség központi régióival való megfelelő összekapcsolásuk szükségességének – figyelembevételére céljából indokolt lehet az egyedi intézkedések alkalmazása az e régiókba irányuló útvonalakat lefedő közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések érvényességi idejét meghatározó szabályok tekintetében.
- (12) A közszolgáltatási kötelezettség előírásának feltételeit világosan, egyértelműen kell meghatározni, a kapcsolódó pályázati eljárásban pedig lehetőséget kell biztosítani megfelelő számú pályázó részvételére. Ahhoz, hogy a Bizottság adott esetben megítélje egy közszolgáltatási kötelezettség előírásának gazdasági indokoltságát, hozzá kell férnie a szükséges információkhoz.

16. cikk

A közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó általános szabályok

(1) Egy tagállam a más érintett tagállamokkal folytatott konzultációkat, illetve a Bizottság, az érintett repülőterek és az adott útvonalon működő légi fuvarozók tájékoztatását követően közszolgáltatási kötelezettséget írhat elő a Közösségben található repülőtér és egy, a területén belüli peremterületet vagy fejlődő régiót kiszolgáló repülőtér között vagy a területén lévő repülőtérhez kapcsolódó ritkán használt útvonalon működő menetrend szerinti légi járatokra, ha ezek az útvonalak a repülőtér által kiszolgált régióban a gazdasági és társadalmi fejlődés szempontjából létfontosságúnak tekinthetők. Ezt a szolgáltatási kötelezettséget a tagállam csak olyan mértékben írhatja elő, amely biztosítja, hogy az adott útvonalon nyújtott menetrend szerinti légi járat megfelel a folyamatosság, rendszeresség, árképzés vagy minimális kapacitás rögzített előírásainak, amelyeknek a légi fuvarozók nem tennének eleget, ha kizárólag csak üzleti érdekeiket vennék fontolóra.

A közszolgáltatási kötelezettség alá eső adott útvonal vonatkozásában ezeket a rögzített előírásokat átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell megállapítani.

(2) Azokban az esetekben, amikor egyéb közlekedési módok nem tudják biztosítani a folyamatos, legalább napi két alkalommal igénybe vehető szolgáltatást, az érintett tagállam a közszolgáltatási kötelezettségek keretében előírhatja, hogy az útvonalat működtetni szándékozó közösségi légi fuvarozó köteles garantálni az útvonal működtetését egy külön meghatározandó bizonyos időtartamra, a közszolgáltatási kötelezettség egyéb előírásainak megfelelően.

(3) A tervezett közszolgáltatási kötelezettség szükségességét és kielégítő jellegét a tagállam(ok) az alábbiakat figyelembe véve értékeli:

- a) a tervezett kötelezettség arányban áll-e az érintett régió gazdasági fejlődésének szükségleteivel;
- b) egyéb közlekedési módok igénybevételének a lehetősége, és hogy a megállapított közlekedési igényeket ezek képesek-e kielégíteni, különösen, ha az érintett útvonalat a vasút három óránál rövidebb menetidővel, valamint megfelelő gyakoriságot, csatlakozási lehetőségeket és átszállási időket biztosítva kiszolgálja;
- c) a felhasználóknak ajánlható viteldíjak és feltételek;
- d) az útvonalon működő vagy működni szándékozó valamennyi légi fuvarozó együttes hatása az adott útvonalra.

(4) Ha egy tagállam közszolgáltatási kötelezettséget kíván előírni, a tervezett közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó előírás szövegét közli a Bizottsággal, a többi érintett tagállammal, az érintett repülőterekkel és a kérdéses útvonalon járatokat működtető légi fuvarozókkal.

A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétesz egy tájékoztatót, amelyben:

- a) megadja az útvonal két végpontjaként szolgáló repülőterek nevét és a lehetséges köztes leszállóhelye(ke)t;
- b) ismerteti a közszolgáltatási kötelezettség hatálybalépésének időpontját; valamint

c) feltünteti azt a pontos címet, ahol a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos előírás szövegét, az azzal összefüggő lényeges információkat és/vagy dokumentumokat az érintett tagállam haladéktalanul és díjmentesen rendelkezésre bocsátja.

(5) A (4) bekezdésben foglalt rendelkezések ellenére, azon útvonalak tekintetében, amelyekben a légi közlekedési szolgáltatást évente várhatóan igénybe vevő utasok száma nem éri el a 10 000-et, a közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó tájékoztatót vagy az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* vagy az érintett tagállam nemzeti közlönyében kell közzétenni.

(6) A közszolgáltatási kötelezettség hatálybalépésének időpontja nem előzheti meg a (4) bekezdés második albekezdésében említett tájékoztató közzétételének időpontját.

(7) Amennyiben az (1) és a (2) bekezdés értelmében közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő, a közösségi légi fuvarozók csak akkor ajánlhatnak fel „csak üléshely-értékesítést”, ha a kérdéses légi járat a közszolgáltatási kötelezettség valamennyi követelményének eleget tesz. Következésképpen ezt a légi járatot menetrend szerinti légi járatnak kell tekinteni.

(8) Amennyiben az (1) és (2) bekezdéssel összhangban közszolgáltatási kötelezettséget állapítottak meg, bármely más közösségi légi fuvarozó bármikor megkezdheti a közszolgáltatási kötelezettség követelményeinek teljes mértékben megfelelő menetrend szerinti járatok működtetését, beleértve az esetleg a (2) bekezdéssel összhangban előírt működtetési időtartamot is.

(9) A (8) bekezdés ellenére, ha a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonalon a menetrend szerinti, fenntartható légi járatok működtetését még egyetlen közösségi légi fuvarozó sem kezdte meg, vagy egy sem tudja bizonyítani, hogy a szolgáltatás megkezdése előtt áll, a tagállam jogosult egyetlen közösségi légi fuvarozóra korlátozni az ezen útvonalhoz történő menetrend szerinti hozzáférést, maximum négyéves időtartamra, amelynek elteltével a helyzetet ismételten felülvizsgálják.

Ez az időszak öt évre hosszabbítható, ha a közszolgáltatási kötelezettséget olyan útvonalra írják elő, amely a Szerződés 299. cikkének (2) bekezdésében említett legkülső régió repülőterét szolgálja ki.

(10) A (9) bekezdésben említett járatok működtetésének jogát a 17. cikknek megfelelő nyilvános pályázat alapján ítélik oda, akár egy útvonalra, akár – amennyiben a működési hatékonyság ezt indokolja – egy útvonalcsoportra, az olyan közösségi légi fuvarozók számára, amelyek jogosultak ilyen légi járatok működtetésére. Az adminisztratív hatékonyság érdekében a tagállamok több különböző útvonalra vonatkozó, egyetlen pályázati felhívást is kiadhatnak.

(11) A közszolgáltatási kötelezettség lejártnak tekinthető, ha egy ilyen kötelezettség alá eső útvonalon egy 12 hónapos időszak alatt nem indítottak menetrend szerinti légi járatot.

(12) Abban az esetben, ha a 17. cikkkel összhangban kiválasztott közösségi légi fuvarozó hirtelen megszakítja egy szolgáltatás nyújtását, az érintett tagállam sürgős esetben közös megegyezés alapján legfeljebb hét hónapos időszakra – amely nem újítható meg – a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalon közlekedő járatok működtetésére kiválaszthat egy másik közösségi légi fuvarozót, a következő feltételek mellett:

- a) a tagállam által nyújtott ellentételezés megfelel a 17. cikk (8) bekezdésének;
- b) a kijelölendő fuvarozót közösségi légi fuvarozók közül választják ki az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elveinek tiszteletben tartásával;
- c) új pályázati felhívást tesznek közzé.

A Bizottságot és az érintett tagállamokat haladéktalanul tájékoztatják a sürgősségi eljárásról és annak okairól. A Bizottság egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban felfüggesztheti a sürgősségi eljárást, amennyiben annak vizsgálatát követően úgy ítéli meg, hogy az nem tesz eleget e bekezdés követelményeinek, vagy egyéb okból ellentétes a közösségi joggal.

17. cikk

A közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére kiírandó nyilvános pályázati eljárás

(1) A 16. cikk (10) bekezdésében előírt nyilvános pályázatot az e cikk (2)–(10) bekezdéseiben ismertetett eljárás szerint kell bonyolítani.

(2) A kiíró tagállam a pályázati felhívás teljes szövegét közli a Bizottsággal, kivéve, ha a 16. cikk (5) bekezdésével összhangban a közszolgáltatási kötelezettséget egy tájékoztatónak a nemzeti közlönyében történő közzététele útján tette közzismertté. Ebben az esetben a pályázati felhívást is a nemzeti közlönyben kell közzétenni.

(3) A pályázati felhívás és az ezt követő szerződés, többek között, az alábbi pontokat tartalmazza:

- a) a közszolgáltatási kötelezettségben előírt normák;
- b) a szerződés módosítására és megszüntetésre vonatkozó szabályok, különös tekintettel az előre nem látható változásokra;
- c) a szerződés érvényességi idejét;

- d) a szerződés teljesítése elmaradásának jogkövetkezményei;
- e) azok az objektív és átlátható mutatók, amelyek alapján a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért esetlegesen fizetendő ellentételezést kiszámítják.

(4) A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* megjelenő tájékoztató útján közlésezi a pályázati felhívást. A tájékoztató megjelenésének időpontja és az ajánlatok benyújtására megadott határidő között legalább két hónapnak el kell telnie. Amennyiben a pályázati felhívás olyan útvonalra vonatkozik, amelyhez a hozzáférést a 16. cikk (9) bekezdésével összhangban egy fuvarozóra korlátozták, a pályázati felhívást az új koncesszió lejárta előtt legalább hat hónappal közzé kell tenni annak érdekében, hogy meg lehessen ítélni a hozzáférés korlátozásának további szükségességét.

(5) A tájékoztatónak az alábbi információkat kell tartalmaznia:

- a) az érintett tagállam vagy tagállamok;
- b) az érintett légi útvonal;
- c) a szerződés érvényességi ideje;
- d) az a pontos cím, ahol a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos előírás szövegét, az azzal összefüggő lényeges információkat és/vagy dokumentumokat az érintett tagállam rendelkezésre bocsátja;
- e) a pályázati ajánlatok beadásának határideje.

(6) Az érintett tagállam(ok) a nyilvános pályázat iránt érdeklődő felek számára haladéktalanul és díjmentesen rendelkezésre bocsát(anak) bármilyen vonatkozó információt vagy dokumentumot.

(7) A benyújtott ajánlatokat a lehető legrövidebb időn belül elbírálják, figyelembe véve a szolgáltatás kielégítő voltát, beleértve a felhasználók számára közölhető árakat és feltételeket, és adott esetben az érintett tagállam(ok)tól kért ellentételezés összegét.

(8) A (7) bekezdés értelmében kiválasztott légi fuvarozónak a tagállam ellentételezést nyújthat azért, hogy az megfeleljen a 16. cikk értelmében rá háruló közszolgáltatási kötelezettség előírásainak. Ez az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésekor felmerült nettó költségek fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a légi fuvarozónak a szolgáltatás nyújtása kapcsán keletkező bevételeit és észszerű nyereségét.

(9) A tagállamnak írásban és haladéktalanul értesítenie kell a Bizottságot a nyilvános pályázati eljárás eredményeiről és a nyertes pályázó kiválasztásáról, a következők megadásával:

- a) a pályázók száma, neve, a vállalkozás adatai;
- b) az ajánlatokban szereplő műveletek;
- c) az ajánlatokban kért ellentételezés;
- d) a kiválasztott pályázó neve.

(10) Egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság felkérheti a tagállamokat, hogy egy adott légi fuvarozónak a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére való kiválasztásával kapcsolatos iratokat egy hónapon belül nyújtsák be. Amennyiben a kért dokumentumok e határidőn belül nem jutnak el a Bizottsághoz, a Bizottság határozhat úgy, hogy felfüggeszti a pályázati eljárást a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban.

18. cikk

A közszolgáltatási kötelezettségek vizsgálata

(1) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak biztosítására, hogy a 16. és 17. cikk értelmében hozott bármely döntés hatékonyan felülvizsgálható legyen és különösen a lehető legrövidebb időn belül olyan döntések esetében, amelyek megsértették a közösségi jogot vagy az azt végrehajtó nemzeti szabályokat.

Különösen egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság felkérheti a tagállamokat, hogy két hónapon belül nyújtsák be a következőket:

- a) a közszolgáltatási kötelezettség előírásának szükségességét és a 16. cikkben szereplő feltételeknek való megfelelést indokoló dokumentumot;
- b) a régió gazdaságáról készült elemzést;
- c) a tervezett kötelezettségek és a gazdasági fejlesztési célok arányosságát bemutató elemzést;
- d) a már működő légi járatokkal (amennyiben van ilyen) és az egyéb rendelkezésre álló, a légiszolgáltatási kötelezettséget esetleg helyettesíteni képes közlekedési módokkal kapcsolatos elemzést.

(2) Ha egy tagállam úgy ítéli meg, hogy a 16. és 17. cikkben foglalt feltételek megengedhetetlen mértékben korlátozzák egy útvonal fejlődését, a Bizottság a tagállam kérésére vagy a saját kezdeményezésére vizsgálatot folytat le, és a kérés kézhezvételétől számított hat hónapon belül, a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban valamennyi vonatkozó tényező figyelembevételével határozatot hoz arról, hogy a kérdéses útvonalra továbbra is alkalmazni kell-e a 16. és a 17. cikket.

Bejelentett összefonódás engedélyezése
(Ügyszám: M.7746 – Teva/Allergan Generics)
(EGT-vonatkozású szöveg)
(2017/C 194/02)

2016. március 10-én a Bizottság úgy határozott, hogy engedélyezi e bejelentett összefonódást, és a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja. E határozat a 139/2004/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 6. cikke (1) bekezdésének b) pontján alapul, összefüggésben a 6. cikk (2) bekezdésével. A határozat teljes szövege csak angol nyelven hozzáférhető, és az után teszik majd közzé, hogy az üzleti titkokat tartalmazó részeket eltávolították belőle. A szöveg megtalálható lesz

- a Bizottság versenypolitikai weboldalának összefonódásokra vonatkozó részében (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ez az oldal különféle lehetőségeket kínál arra, hogy az egyedi összefonódásokkal foglalkozó határozatok társaság, ügyszám, dátum és ágazati tagolás szerint kereshetők legyenek,
- elektronikus formában az EUR-Lex honlapon (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=hu>) a 32016M7746 hivatkozási szám alatt. Az EUR-Lex biztosít online hozzáférést az európai uniós jogszabályokhoz.

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

Bejelentett összefonódás engedélyezése
(Ügyszám: M.8503 – Goldman Sachs/Eurazeo/Dominion Web Solutions)
(EGT-vonatkozású szöveg)
(2017/C 194/03)

2017. június 8-án a Bizottság úgy határozott, hogy engedélyezi e bejelentett összefonódást, és a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja. E határozat a 139/2004/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 6. cikke (1) bekezdésének b) pontján alapul. A határozat teljes szövege csak angol nyelven hozzáférhető, és az után teszik majd közzé, hogy az üzleti titkokat tartalmazó részeket eltávolították belőle. A szöveg megtalálható lesz

- a Bizottság versenypolitikai weboldalának összefonódásokra vonatkozó részében (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ez az oldal különféle lehetőségeket kínál arra, hogy az egyedi összefonódásokkal foglalkozó határozatok társaság, ügyszám, dátum és ágazati tagolás szerint kereshetők legyenek,
- elektronikus formában az EUR-Lex honlapon (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=hu>) a 32017M8503 hivatkozási szám alatt. Az EUR-Lex biztosít online hozzáférést az európai uniós jogszabályokhoz.

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

IV

(Tájékoztatók)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

TANÁCS

A TANÁCS HATÁROZATA

(2017. június 8.)

az Európai Szakképzés-fejlesztési Központ igazgatótanácsa összetételének megújításáról

(2017/C 194/04)

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Szakképzés-fejlesztési Központ létrehozásáról szóló, 1975. február 10-i 337/75/EGK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 4. cikkére,

tekintettel a magyar kormány által benyújtott jelölésre,

mivel:

- (1) A Tanács a 2015. július 14-i ⁽²⁾ és a 2015. szeptember 14-i ⁽³⁾ határozatával a 2015. szeptember 18-tól 2018. szeptember 17-ig tartó időszakra kinevezte az Európai Szakképzés-fejlesztési Központ igazgatótanácsának tagjait.
- (2) ODRÓBINA László lemondását követően a központ igazgatótanácsában a kormányképviselők kategóriájába tartozó egyik magyarországi tag helye megüresedett.
- (3) A hivatali idő hátralévő részére, azaz a 2018. szeptember 17-ig tartó időszakra ki kell nevezni a fent említett központ igazgatótanácsának tagjait,

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT:

1. cikk

A Tanács a hivatali idő hátralévő részére, azaz a 2018. szeptember 17-ig tartó időszakra az Európai Szakképzés-fejlesztési Központ igazgatótanácsának tagjává nevezi ki a következő személyt:

KORMÁNYKÉPVISELŐK

MAGYARORSZÁG

TOMORNÉ VUJKOV Krisztina

⁽¹⁾ HL L 39., 1975.2.13., 1. o.

⁽²⁾ HL C 232., 2015.7.16., 2. o.

⁽³⁾ HL C 305., 2015.9.16., 2. o.

2. cikk

Ezt a határozatot tájékoztatási célból közzé kell tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

Kelt Luxembourgban, 2017. június 8-án.

a Tanács részéről

az elnök

K. SIMSON

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Euroátváltási árfolyamok ⁽¹⁾

2017. június 16.

(2017/C 194/05)

1 euro =

Pénznem	Átváltási árfolyam	Pénznem	Átváltási árfolyam		
USD	USA dollár	1,1167	CAD	Kanadai dollár	1,4766
JPY	Japán yen	124,33	HKD	Hongkongi dollár	8,7108
DKK	Dán korona	7,4361	NZD	Új-zélandi dollár	1,5441
GBP	Angol font	0,87453	SGD	Szingapúri dollár	1,5457
SEK	Svéd korona	9,7370	KRW	Dél-Koreai won	1 265,35
CHF	Svájci frank	1,0885	ZAR	Dél-Afrikai rand	14,3831
ISK	Izlandi korona		CNY	Kínai renminbi	7,6089
NOK	Norvég korona	9,4615	HRK	Horvát kuna	7,3995
BGN	Bulgár leva	1,9558	IDR	Indonéz rúpia	14 849,32
CZK	Cseh korona	26,233	MYR	Maláj ringgit	4,7756
HUF	Magyar forint	307,91	PHP	Fülöp-szigeteki peso	55,614
PLN	Lengyel zloty	4,2184	RUB	Orosz rubel	64,2300
RON	Román lej	4,5835	THB	Thaiföldi baht	37,923
TRY	Török líra	3,9225	BRL	Brazil real	3,6681
AUD	Ausztrál dollár	1,4683	MXN	Mexikói peso	20,0887
			INR	Indiai rúpia	71,9515

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

A BIZOTTSÁG VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**(2017. június 15.)****az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 105. cikkében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás módosítására irányuló kérelemnek az Európai Unió Hivatalos Lapjában történő közzétételéről (Almansa [OEM])**

(2017/C 194/06)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékpiacon közös szervezésének létrehozásáról és a 922/72/EGK, a 234/79/EGK, az 1037/2001/EK és az 1234/2007/EK tanácsi rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 17-i 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 97. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) Spanyolország az 1308/2013/EU rendelet 105. cikkének megfelelően kérelmet nyújtott be az „Almansa” elnevezéshez tartozó termékleírás módosítására.
- (2) A Bizottság megvizsgálta a kérelmet, és úgy ítélte meg, hogy az 1308/2013/EU rendelet 93–96. cikkében, 97. cikke (1) bekezdésében, valamint 100., 101. és 102. cikkében meghatározott feltételek teljesültek.
- (3) Annak érdekében, hogy az 1308/2013/EU rendelet 98. cikkének megfelelően lehetséges legyen felszólalási nyilatkozatot benyújtani, az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni az „Almansa” elnevezéshez tartozó termékleírás módosítása iránti kérelmet,

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT:

Egyetlen cikk

Az 1308/2013/EU rendelet 105. cikkének megfelelően benyújtott, az „Almansa” (OEM) elnevezéshez tartozó termékleírás módosítására irányuló kérelem e határozat mellékletében található.

Az 1308/2013/EU rendelet 98. cikkének megfelelően e határozat kihirdetése jogot keletkeztet arra, hogy a termékleírásnak az e cikk első bekezdésében említett módosítása ellen a határozatnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetése időpontjától számított két hónapon belül kifogást emeljenek.

Kelt Brüsszelben, 2017. június 15-én.

a Bizottság részéről

Phil HOGAN

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 347., 2013.12.20., 671. o.

MELLÉKLET

„ALMANSA”

AOP-ES-A0044-AM03

A kérelem benyújtásának időpontja: 2015. augusztus 31.

Termékleírás-módosítási kérelem**1. A módosításra vonatkozó szabályok**

Az 1308/2013/EU rendelet 105. cikke – Nem kisebb jelentőségű módosítás

2. A módosítás leírása és indokolása**2.1. A termék leírása**

A módosítások a borpiacon bekövetkezett azon változásokkal függenek össze, amelyek részeként a fogyasztók egyre inkább a talajszerkezetünkhöz és az éghajlatunkhoz optimálisan alkalmazkodó alacsony alkoholtartalmú borokat és új borszőlőfajtákból előállított borokat részesítik előnyben.

Továbbá a félszáraz, félédes és édes borok esetében a fehér újbor, rozébor, vörös újbor és vörös „Roble” bor tényleges alkoholtartalmát pontosabban meghatározzuk, amennyiben az ilyen típusú boroknál legalább 9%-os alkoholtartalmat szerepeltetünk.

A kereslet és a piaci verseny miatt az Almansa eredetmegjelölés olyan minőségi pezsgőborok előállítására épít, amelyek új piacokat nyitnak meg, valamint tovább növelik az Almansa eredetmegjelölés ismertségét.

Ezért ebben a pontban meghatározzuk az Almansa eredetmegjelöléssel ellátott minőségi pezsgőborok előállítása során tiszteletben tartandó paramétereket.

2.2. Alkalmazott borászati eljárások

A fehér újbor, a vörös újbor, a hordóban erjesztett fehérbor és a „Crianza” fehérbor esetében a préselésnél a maximális nyomást elhagyjuk, míg a maximális termés hozam szintjét változatlanul hagyjuk. A termés hozam a mért hozam, és ennek függvényében határozzuk meg a nyomás azon határértékét, amelyen a préselést el kell végezni.

A rozé újbor esetében nem alkalmazzuk az áztatási időre vonatkozó korlátozásokat, ugyanis a bor előállításánál nincs lehetőség minimális és maximális áztatási idő meghatározására. Ennek az az oka, hogy az áztatás hossza függ a szőlő érettségi fokától, a mustnak az áztatási folyamat során való hőmérsékletétől és a szőlőfajtától. Ezáltal elkerülhető, hogy a rozéborok túl markáns színnel és túlzott tannintartalommal rendelkezzenek, valamint hogy a borok túl robosztusak és emiatt nehezen értékesíthetők legyenek.

A minőségi pezsgőborokra vonatkozó leírás egy további bekezdéssel egészül ki, amely kiemeli, hogy a minőségi pezsgőboroknak meg kell felelniük a 606/2009/EK rendelet II. mellékletének C. pontjában felsorolt követelményeknek. Ezen borokkal az „Almansa” eredetmegjelölés bővül. Ezenfelül a 607/2009/EK bizottsági rendelet 66. cikkének (4) bekezdésével összhangban lehetőség nyílik az erjesztés típusának feltüntetésére is.

2.3. A földrajzi terület tömör meghatározása

E bekezdés értelmében az érintett települések felsorolása révén módosítani kell a jelenleg kataszteri poligonok által meghatározott földrajzi terület azonosítását. 1975 (az Almansa eredetmegjelölésről és az ehhez kapcsolódó szabályozó tanácsról rendelkező 1975. május 19-i 16414. sz. kormányrendelet) és 2006 (a termelési szabályokat, valamint az Almansa eredetmegjelölésű borok egyéb jellemzőit, illetve technikai specifikációit meghatározó 2006. február 1-jei kormányrendelet) között a földrajzi területet az érintett települések felsorolásával határozták meg. 2006 februárjában viszont megváltoztak az e borok termelésére vonatkozó követelmények, és a földrajzi területet kataszteri poligonok révén határozták meg.

A földrajzi terület jelenlegi meghatározása a szőlővel betelepített területek függvényében történt. Ez a földrajzi terület nem folytonos, az egyes kataszteri poligonokat a termelési követelményekben feltüntetett szigetek választják el, és nem felel meg az Almansa eredetmegjelölés történelmi előállítási területének, ugyanis a bele nem fogalt területek is megfelelnek az Almansa eredetmegjelölés termelési feltételeinek, következésképpen szerepelniük kell a termékleírásban. E módosításnak köszönhetően a jövőben elkerülhetőek lesznek a birtokrendezéssel, valamint a kataszteri poligonok nomenklatúrájában/számozásában bekövetkező változással összefüggő hibák.

Ezért kérjük, hogy az Almansa eredetmegjelöléshez kapcsolódó földrajzi terület foglalja magában a következő településeken található parcellákat és szőlőültetvényeket:

- Almansa
- Alpera
- Bonete
- Corral Rubio
- Higuera
- Hoya Gonzalo
- Pétrola
- Chinchilla önkormányzat övezete, amely az AB-402 (Horna– Venta de Alhama közötti szakasz) mellékvágány által határolt, egyik oldalról Pétrola és Corral Rubio településekkel, másik oldalról pedig Bonete, Higuera és Hoya Gonzalo településekkel szomszédos Villar de Chinchilla kerületnek felel meg.

E települések együtt egy homogén területet alkotnak, talaj- és éghajlati feltételeik hasonlóak, és olyan jellemzőkkel rendelkeznek, amelyek megfelelnek az Almansa eredetmegjelöléshez kapcsolódó termékleírásban szereplő – e borok 2006 előtti termelési feltételeivel megegyező – követelményeknek.

2.4. Szőlőfajták

Felvételre kerül a „Pinot Noir” feketeszőlőfajta is (másodlagos fajtaként), ugyanis 2000 óta termesztik a földrajzi területen, és lehetővé teszi az Almansa eredetmegjelölés által elvárt minőségi borok előállítását.

2.5. Kapcsolat

E bekezdés pontosítja a földrajzi terület és a minőségi pezsgőborok között fennálló kapcsolatot.

A talaj- és éghajlati feltételek, a terület elhelyezkedése, a szőlő- és bortermelekek tapasztalata, valamint az eredetmegjelöléssel rendelkező fajták megfelelő feltételeket biztosítanak az olyan szőlők termesztéséhez, amelyek rendelkeznek a minőségi pezsgőborok előállításához elvárt, az eredetmegjelölésnek megfelelő minőséggel.

2.6. Az ellenőrző hatóságok neve és címe

A módosítási kérelem benyújtásakor feltüntetésre kerül az illetékes ellenőrző hatóságok neve és címe. Emellett azon weboldal linkje is meg van adva, amelyen az Almansa (OEM) ellenőrző hatóságainak naprakésszé tett adatai is elérhetők.

EGYSÉGES DOKUMENTUM

1. Név

Almansa

2. A földrajzi árujelző típusa:

OEM – oltalom alatt álló eredetmegjelölés

3. A szőlőből készült termékek kategóriái:

1. Bor
5. Minőségi pezsgőbor

4. A bor(ok) leírása

Száraz fehér és rozé újborok

A fehérborok könnyedek, mérsékelt alkoholtartalmúak, élénksárga színűek és mérsékelt ízzel rendelkeznek.

A rozéborok színe az eperrózsaszíntól a málnarózsaszínig terjed. E borok frissek, lágyak, közepesen savasak. Ízeleskor élénk és gyümölcsös ízűek.

Általános analitikai jellemzők:

Maximális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	11,5
Minimális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	11,5

Minimális teljes savtartalom:	4,5 g/l, borkősavban kifejezve
Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter):	10
Maximális teljes kén-dioxid-tartalom (mg/l):	180

Félszáraz, félédes és édes fehér és rozé újborok

Vizuális világukat és aromájukat illetően hasonlítanak az ugyanabból a szőlőfajtából előállított szárazborokhoz.

Ízvilágukat tekintve alkoholtartalmukra, savasságukra és maradékukor-tartalmukra nézve kiegyensúlyozott borok.

Általános analitikai jellemzők:

Maximális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	11,5
Minimális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	9
Minimális teljes savtartalom:	4,5 g/l, borkősavban kifejezve
Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter):	10
Maximális teljes kén-dioxid-tartalom (mg/l):	180

Hordóban erjesztett fehérborok és „Crianza” fehérborok

Vizuális világukat illetően tiszta és fénylő, szalmasárga színű és/vagy aranytónusú borok.

Illatukat tekintve elsődleges aromával rendelkeznek, amelyhez a hordóból származó, pörköléssel nyerhető jegyekre utaló harmadlagos aromák párosulnak. A közepestől az erőteljes intenzitásúig terjednek.

Ízleléskor kiegyensúlyozott, lágy ízűek, gyümölcsös utóízzel és a nyers fa ízének jegyeivel.

Általános analitikai jellemzők:

Maximális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	11,5
Minimális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	11,5
Minimális teljes savtartalom:	4,5 g/l, borkősavban kifejezve
Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter):	11,7
Maximális teljes kén-dioxid-tartalom (mg/l):	180

Száraz vörös újborok és száraz „Roble” vörösborok

A vörösborok egyszerű és fénylő színvilágúak, lila/gránát és/vagy bíborvörös tónussal. Kitűnő savtartalmuk egy hosszabb érlelést és tárolást tesz lehetővé. A borok nagyon erőteljes aromával és színekkel rendelkeznek, és a közepes intenzitású ízek kellemes összetételét adják.

Testes, húsos, kiegyensúlyozott borok, kiteljesedett ízvilággal, enyhe tanninos jelleggel. Azok a borok, amelyeket tölgyfahordókban tároltak, közepesen tartósak és pörköléssel nyerhető jegyekre utaló retronazális aromával rendelkeznek.

Általános analitikai jellemzők:

Maximális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	12
Minimális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	12
Minimális teljes savtartalom:	4,5 g/l, borkősavban kifejezve
Maximális illósvartartalom (milliekvivalens/liter):	11,7
Maximális teljes kén-dioxid-tartalom (mg/l):	150

Félszáraz, félédes és édes vörös újborok és félszáraz, félédes és édes „Roble” vörös újborok

Vizuális világukat és aromájukat illetően hasonlítanak az ugyanabból a szőlőfajtából előállított szárazborokhoz.

Ízvilágukat tekintve alkoholtartalmukra, savasságukra és maradékcukor-tartalmukra nézve kiegyensúlyozott borok.

Általános analitikai jellemzők:

Maximális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	12
Minimális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	9
Minimális teljes savtartalom:	4,5 g/l, borkősavban kifejezve
Maximális illósvartartalom (milliekvivalens/liter):	11,7
Maximális teljes kén-dioxid-tartalom (mg/l):	150

„Crianza”, „Reserva” és „Gran reserva” vörösborok

Színük a cseresznyepirosótól a rubinvörösre terjedhet, helyenként cserépvörös színárnyalatokkal. Közepesen intenzív vagy közepes színerősség.

A gyümölcsös és a tölgyfahordó ízvilágát vagy fűszeres ízeket felidéző aromák kellemes összetétele. Közepesen erőteljes vagy erőteljes intenzitású borok.

Strukturált bor közepes tannintartalommal, valamint harmonikus és erőteljes utóízzel. *Maximális illósvartartalom: Óborok esetén 15 meq/l.

Általános analitikai jellemzők:

Maximális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	12
Minimális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	12
Minimális teljes savtartalom:	4,5 g/l, borkősavban kifejezve
Maximális illósvartartalom (milliekvivalens/liter):	16,7
Maximális teljes kén-dioxid-tartalom (mg/l):	150

Minőségi pezsgőbor

Finom gyöngyözésű, sokáig megmaradó buborékok. Fehérborok esetében halványtól az aranszínűig terjedő, csillogó színárnyalat, rozéborok esetében a rózsaszíntől a téglavörösre terjedő árnyalatok. Tiszta és gyümölcsös aromák; a reserve borok esetében intenzív aroma. Ízleléskor kiegyensúlyozottak és élénkek.

Általános analitikai jellemzők:

Maximális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	11
Minimális teljes alkoholtartalom (térfogatszázalék):	10
Minimális teljes savtartalom:	4 g/l, borkősavban kifejezve
Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter):	13,3
Maximális teljes kén-dioxid-tartalom (mg/l):	185

5. Borkészítési eljárások

a) Alapvető borászati eljárások

Egyedi borászati eljárás

Az alkoholos erjesztést az erjeszhető cukrok teljes kiejedéséig kell folytatni; az elsődleges jellegzetes aromák eléréséhez szükséges megfelelő hőmérséklet fehérboroknál nem haladhatja meg a 20 °C-ot, rozéboroknál a 25 °C-ot, vörösboroknál pedig a 28 °C-ot. A maradékcukor megtartása érdekében az erjesztést meg lehet szakítani, vagy száraz borok esetében a termelési területről származó finomított mustsűrítmény révén történő édesítés is alkalmazható.

A borok érlelésen mennek keresztül, amelynek hossza a „Crianza”, „Reserva” és „Gran reserva” esetén 18, 24, illetve 36 hónap. A hordók tölgyfából készülnek és 330 liter úrtartalmúak.

A minőségi pezsgőboroknak meg kell felelniük a 606/2009/EK rendelet II. mellékletében felsorolt követelményeknek.

b) Maximális hozamok

Bakművelésű ültetvényekből származó fehérborfajták

Hektáronként 7 860 kg szőlő

Bakművelésű ültetvényekből származó fehérborfajták

55 hektoliter/hektár

Bakművelésű ültetvényekből származó vörösborfajták

Hektáronként 6 430 kg szőlő

Bakművelésű ültetvényekből származó vörösborfajták

45 hektoliter/hektár

Kordonművelésű ültetvényekből származó fehérborfajták

11 430 kg szőlő hektáronként

Kordonművelésű ültetvényekből származó fehérborfajták

80 hektoliter/hektár

Kordonművelésű ültetvényekből származó vörösborfajták

Hektáronként 10 000 kg szőlő

Kordonművelésű ültetvényekből származó vörösborfajták

70 hektoliter/hektár

6. Körülhatárolt terület

A következő településeken található parcellákat és szőlőültetvényeket foglalja magában: Almansa, Alpera, Bonete, Corral Rubio, Higuereula, Hoya Gonzalo, Pétrola, valamint az AB-402 (Horna–Venta de Alhama közötti szakasz) mellékvágány által határolt és egyik oldalról Pétrola és Corral Rubio településekkel, másik oldalról pedig Bonete, Higuereula és Hoya Gonzalo településekkel szomszédos Chinchilla.

7. Fontosabb borszőlőfajták

Verdejo

Garnacha Tintorera

Monastrell

8. A kapcsolat(ok) leírása

Bor

1) A földrajzi területtel kapcsolatos részletes információk (természeti és emberi tényezők)

Az Almansa eredetmegjelölést magában foglaló földrajzi terület egy olyan fennsík, amelyet keletről az egykori Valenciái Királysághoz tartozó Almansa folyosó határol. Ez a hely évszázadokon keresztül átjáróhely volt Levante és Kasztília között. Az Almansa eredetmegjelölést magában foglaló terület és Levante között a legfőbb különbséget a magasságbeli különbség jelenti. Az ültetvények 400 méter (Fuente La Higuera melletti faluban) és 700 méter (Almansában) tengerszint feletti magasság között találhatók, holott a két település közötti távolság csupán 15 km. Az éghajlat szélsőségesen kontinentális: rendkívül hideg és száraz telek váltakoznak a nagyon meleg nyarakkal. Az esőzések tavaszra és nyár végére koncentrálnak. Az átlagos éves csapadékmennyiség nem haladja meg a 250 mm-t.

A talaj mészben gazdag, ahol kissé vékonyabb alaprtegű köves területek váltakoznak homokosabb, mélyebb zónákkal. Általában nem túlzottan termékeny talajok, ezért a hektáronkénti termés mennyisége alacsony.

Az Almansa eredetmegjelölést alkotó települések mindegyike Albacete tartományon belül található. Ez egy elsődlegesen vidéki térség, amelynek legfőbb városi agglomerációja Almansa város a maga 26 000 lakosával. A régióban a mezőgazdaság jelenti a legfőbb bevételi forrást. Az Almansa eredetmegjelölés 1966-ban jött létre.

2) A bornak az elsősorban vagy kizárólag a földrajzi környezettel összefüggő minőségével és jellemzőivel kapcsolatos információk

Az Almansa eredetmegjelölés termelési területének félszáraz kontinentális éghajlata és a nem túlzottan termékeny talaj együttesen teszik lehetővé a szőlőültetvényeken folyó termesztés önellenőrzését. A hektáronként termesztett átlagos mennyiség 4 500 kg. A szőlőtőkénti gyengébb termés növeli a vörösborok színkoncentrációját, tan-ninkoncentrációját és aromagazdagságát. Az érlelési szakaszban a tengerszint feletti magasságon elhelyezkedő termőterületeknek köszönhetően igen jelentős az éjszakai hőinverzió. E jelenség kedvez a kiváló minőségű borok előállításának.

3) A földrajzi terület jellemzői és a bor minősége közötti kapcsolatok

Az Almansa eredetmegjelölés termelési területe egy átmeneti régióban található, ahol a szőlőültetvények nagy áteresztő képességgel rendelkeznek, mészben gazdag és tápanyagban szegény talajú sík területen fekszenek. Ezenfelül az átlagos csapadékmennyiség alacsony, nem haladja meg az évi 250 mm-t. Az alacsony csapadékmennyiségnek, a talajok áteresztő képességének és az alacsony hozamnak köszönhetően aromában gazdag, rendkívül magas szín-intenzitású borok állíthatók elő.

Minőségi pezsgőbor

1) A földrajzi területtel kapcsolatos részletes információk (természeti és emberi tényezők)

A termelési területen a szélsőséges éghajlat, amelyre a hosszú, száraz telek és a nagyon meleg nyarak jellemzőek, valamint a közepes termesztési magasság, a mészben gazdag talajok és az Almansa eredetmegjelölésre jellemző szőlészeti hagyományok megfelelő feltételeket kínálnak a minőségi pezsgőborok előállításához szükséges minőség-gel rendelkező és ideális feltételeket kínáló szőlők termesztéséhez.

2) A bornak az elsősorban vagy kizárólag a földrajzi környezettel összefüggő minőségével és jellemzőivel kapcsolatos információk

Az alacsony csapadékmennyiség és a gyenge termőképességű talaj következtében a hektáronkénti szőlőmennyiség alacsony, ami az Almansa eredetmegjelölésű minőségi pezsgőbornak mélységet és kiegyensúlyozottságot, valamint sokáig megmaradó finom gyöngyöző jelleget kölcsönöz.

3) A földrajzi terület jellemzői és a bor minősége közötti kapcsolatok

A szélsőséges hőmérséklet és a talaj mészben való gazdagsága lehetővé teszi azon engedélyezett fajták művelését, amelyek mélységet és kiegyensúlyozottságot kölcsönöznek a bornak. A szárazság, az alacsony terméshozam, a napsütéses órák száma, valamint a természetes alkoholtartalom szintén szerepet játszik abban, hogy meghatározott alkoholtartalommal rendelkező minőségi pezsgőborok állíthatók elő.

9. További alapvető feltételek

Jogi keret:

Nemzeti jogszabályok

További feltételek:

A címkézésre vonatkozó kiegészítő rendelkezések

A feltétel leírása:

Egy meghatározott és egyedi szőlőfajta feltüntetésének az a feltétele, hogy a felhasznált szőlő legalább 86 %-a az említett szőlőfajtából származzon, amelynek a bornyilvántartásokban is szerepelnie kell.

10. A termékleíráshoz vezető link

http://pagina.jccm.es/agricul/paginas/comercial-industrial/consejos_new/pliegos/20131202_PLIEGO_DOP_ALMANSA.pdf

A BIZOTTSÁG VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**(2017. június 16.)****az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 105. cikkében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás módosítására irányuló kérelemnek az Európai Unió Hivatalos Lapjában történő közzétételéről (Méntrida [OEM])**

(2017/C 194/07)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékpiacok közös szervezésének létrehozásáról és a 922/72/EGK, a 234/79/EGK, az 1037/2001/EK és az 1234/2007/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 17-i 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 97. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) Spanyolország az 1308/2013/EU rendelet 105. cikkének megfelelően kérelmet nyújtott be a „Méntrida” elnevezéshez tartozó termékleírás módosítására.
- (2) A Bizottság megvizsgálta a kérelmet, és úgy ítélte meg, hogy az 1308/2013/EU rendelet 93–96. cikkében, 97. cikke (1) bekezdésében, valamint 100., 101. és 102. cikkében meghatározott feltételek teljesültek.
- (3) Annak érdekében, hogy az 1308/2013/EU rendelet 98. cikkének megfelelően lehetséges legyen felszólalási nyilatkozatot benyújtani, az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzé kell tenni a „Méntrida” elnevezéshez tartozó termékleírás módosítása iránti kérelmet,

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT:

Egyetlen cikk

Az 1308/2013/EU rendelet 105. cikkének megfelelően benyújtott, a „Méntrida” (OEM) elnevezéshez tartozó termékleírás módosítására irányuló kérelem e határozat mellékletében található.

Az 1308/2013/EU rendelet 98. cikkének megfelelően e határozat kihirdetése jogot keletkeztet arra, hogy a termékleírásnak az e cikk első bekezdésében említett módosítása ellen a határozatnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetése időpontjától számított két hónapon belül kifogást emeljenek.

Kelt Brüsszelben, 2017. június 16-án.

a Bizottság részéről

Phil HOGAN

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 347., 2013.12.20., 671. o.

MELLÉKLET

„MÉNTRIDA”

AOP-ES-A0047-AM03

A kérelem benyújtásának időpontja: 2015. július 15.

Termékleírás-módosítási kérelem**1. A módosításra vonatkozó szabályok**

105. cikk – Nem kisebb jelentőségű módosítás

2. A módosítás leírása és indokolása**2.1. A termék leírása**

A jelenlegi piaci és fogyasztói igények miatt a fehér, rozé és vörös pezsgőket is fel kell venni a termékleírásba, hogy ezáltal

- a termelés egy része egy, a termékínálat szempontjából kevésbé telített piac irányába mozduljon el.
- E termékek vonatkozásában az eladás növekedése tapasztalható, ezért célszerűnek ítéljük e termékek eltérő minőségi szabványok révén történő védelmét.
- A nemzetközi piacok egyre inkább igénylik a termékek diverzifikálását, és azt, hogy ezek megfeleljenek a fogyasztók igényeinek. Amennyiben nem diverzifikálunk, nem leszünk versenyképesek, és ezért úgy határoztunk, hogy fokozzuk a termékek jelenlétét minden szegmensben és minden árkategóriában, különösen a kivitel terén.

2.2. Alkalmazott borászati eljárások

Új különleges borászati eljárások kerültek megállapításra „pezsgő” kategóriába tartozó borászati termékek új típusa esetében.

2.3. A földrajzi terület tömör meghatározása

E bekezdésben frissíteni kell az előállítási területhez tartozó 17 település felsorolását, amelybe a következők tartoznak: Argés (kizárólag a 3. és 5. számú poligonok), Cardiel de los Montes, Carpio del Tajo (El), Carriches, Cazalegas, Erustes, Garciotún, Guadamur (kizárólag a 17. és 18. számú poligonok), Illán de Vacas, Lominchar, Mata (La), Mesegar, Nuño Gómez, Olías del Rey, Palomeque, San Martín de Pusa és Talavera de la Reina.

Naprakésszé kell tenni a felsorolást, ugyanis e települések kezdetben nem rendelkeztek szőlőültetvényekkel, és nem kerültek bele az első termelési előírásokba. E települések közül néhány már szerepelt az eredetmegjelölésről szóló, 1966-ban, 1976-ban és 1992-ben közzétett rendeletek által meghatározott előállítási terület listáján. E 17 település földrajzilag a kijelölt földrajzi területen fekszik, és egymással szomszédosak.

Léteznek jelenleg a területen őshonos szőlőfajtákból álló szőlőültetvények, amelyek a Méntrida (OEM) termékleírásában engedélyezésre kerültek és amelyek esetében – mint az e települések mindegyikében bizonyítást nyert – mind a talaj, mind pedig a klíma hasonlít a területhez tartozó települések talajszerkezetéhez és klímájához. Megállapítható tehát, hogy a nevezett települések a Méntrida (OEM) előállítási területének részét képezik.

Azon települések talajának, klímájának és szőlőfajtáinak a jellemzői, amelyekre a naprakésszé tételre való kérelem irányul, hasonlóak azon települések talajának, klímájának és szőlőfajtáinak a jellemzőihez, amelyek már ezen eredetmegjelölések alá tartoznak.

2.4. Kapcsolat

A módosítás iránti kérelem a „pezsgő” kategóriába tartozó borászati termékek új típusa vonatkozásában egy további kapcsolatot is megállapít.

2.5. Az ellenőrző hatóságok neve és címe

A kérelem benyújtásakor illetékes ellenőrző hatóságok neve és címe feltüntetésre kerül. Emellett azon weboldal linkje is meg van adva, amelyen a Méntrida (OEM) ellenőrző hatóságainak naprakésszé tett felsorolása is elérhető.

EGYSÉGES DOKUMENTUM

1. **Elnevezés**

Méntrida (es)

2. **A földrajzi árujelző típusa:**

OEM – oltalom alatt álló eredetmegjelölés

3. **A szőlőből készült termékek kategóriái:**

1. Bor

4. Pezsgő

4. **A bor(ok) leírása**

Száras fehérbor és „Roble” száras fehérbor

A fehérborok halványsárga vagy szalmaszínűek, adott esetben zöldes árnyalattal rendelkeznek (az első hónapokban, utána ez eltűnik), a fajtától és – adott esetben – a hordóban való érlelés idejének hosszától függően finom aranyszínezetet kapnak. Sajátos – közepes vagy erős intenzitású – ízvilággal rendelkeznek. A gyümölcsös aroma friss, virágra vagy fűre emlékeztető ízvilág mellett válik érezhetővé. A „Roble” fehérbor esetében süteményekre jellemző aromák, például tejszíniz és pörköléssel nyerhető ízjegyek érezhetőek ki. A borok ízletesek és aromásak.

Teljes kén-dioxid-tartalom: megfelel a 606/2009/EK bizottsági rendelet IB. mellékletében foglalt követelményeknek.

Általános analitikai jellemzők:

Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék):	11
Minimális teljes savtartalom:	5 g/l, borkősavtartalomban kifejezve
Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter):	10

Fehérbor, „Roble” fehérbor, félszáraz, félédes és édes bor

A vizuális és szaglószervi jellemzői megegyeznek az ugyanebből a fajtából előállított száras borok jellemzőivel.

Ízjellemzők: az alkoholtartalom, a savasság és a maradékcukor-tartalom tekintetében kiegyensúlyozott bor.

Teljes kén-dioxid-tartalom: megfelel a 606/2009/EK bizottsági rendelet I B. mellékletében foglalt követelményeknek.

Általános analitikai jellemzők:

Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék):	9
Minimális teljes savtartalom:	5 g/l, borkősavtartalomban kifejezve
Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter):	10

Száras, félszáraz, félédes, illetve édes rozé

Eperrózsaszín színű, világos, élénk, fiatal korában bíborvörösös tükröződés jellemzi. Zamata erőteljes, amely az eper, a málna, a piros gyümölcsök és/vagy a rózsaszírom ízvilágát idézi.

Friss, gyümölcsös (piros gyümölcsök, eper, málna), zamatos, testes.

A szűrés és stabilizálás nélkül értékesített borok a látványt illetően „enyhén zavarosak és fátyolosak”, míg ízvilágukat sűrűbb és húsozabb jegyek jellemzik.

Minimális tényleges alkoholtartalom a száras borok esetében: 11,5 térfogatszázalék

Teljes kén-dioxid-tartalom: megfelel a 606/2009/EK bizottsági rendelet IB. mellékletében foglalt követelményeknek.

Általános analitikai jellemzők:

Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék):	9
Minimális teljes savtartalom:	5 g/l, borkősavtartalomban kifejezve
Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter):	10

Fiatal vörösbor és fiatal „Roble” vörösbor, száraz vörösbor és „Crianza”, „Reserva” és „Gran Reserva” vörösbor

Magas fokú titráltság. Meggypiros, sötét gránátpiros, cseresznyepiros szín, a peremnél élénk ibolyaszínű vagy rubinpirostól a cseresznyepirosig terjedő árnyalat, amely narancssárga és cserépszínű jegyekkel egészül ki. Gyümölcsös (földiszeder, ribiszke) vagy virágos, esetenként fűszeres vagy fás jegyekkel rendelkezik. Ízletes és aromás bor, a tannin jól integrált. Amennyiben bizonyos időt tölgyfahordóban tölt, szájba véve erőteljes ízű; a szerkezete és a teste figyelemre méltó, intenzív gyümölcsös utóíz és fás jegyek jellemzik. Utóíze keserű, intenzív és hosszan érezhető.

* Az illósavtartalom 11 térfogatszázalék alkoholtartalom felett alkoholfokonként és érlelési évenként 1 mEq/l-rel léphető túl, de nem haladhatja meg a 16,6 mEq/l-t. *Kén-dioxid-tartalom: 200 mg/l, ha a cukortartalom > 5 g/l.

Általános analitikai jellemzők:

Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék):	12
Minimális teljes savtartalom:	4,5 g/l, borkősavtartalomban kifejezve
Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter):	13,3
Maximális teljes kén-dioxid-tartalom (mg/l):	150

Fiatal vörösbor, „Roble” fiatal vörösbor, félszáraz, féledes és édes bor

A vizuális és szaglászervi jellemzői megegyeznek az ugyanebből a fajtából előállított száraz borok jellemzőivel.

Ízjellemzők: az alkoholtartalom, a savasság és a maradékcukor-tartalom tekintetében kiegyensúlyozott bor.

Teljes kén-dioxid-tartalom: megfelel a 606/2009/EK bizottsági rendelet IB. mellékletében foglalt követelményeknek.

Általános analitikai jellemzők:

Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék):	9
Minimális teljes savtartalom:	4,5 g/l, borkősavtartalomban kifejezve
Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter):	13,3

Vörös, fehér és rozé pezsgő

Finom, sokáig megmaradó buborékok. Sajátos, gyümölcsös aromákkal rendelkeznek. A „Reserva” bor intenzív aromákkal rendelkezik. A szájban kiegyensúlyozott bor, amely itatja magát.

A „Reserva” borok esetében a fehérborok halvány arany színű színárnyalattal rendelkeznek. A „Reserva” borok esetében a rozéborok a rózsaszín szirmára emlékeztető rózsaszínes, illetve cserépszínű színárnyalatokat mutatnak. A vörösborok lilás, csillogó színárnyalattal, a „Reserva” borok esetében fás tónussal rendelkeznek.

Általános analitikai jellemzők:

Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék):	10
Minimális teljes savtartalom:	3,5 g/l, borkősavtartalomban kifejezve
Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter):	13,3
Maximális teljes kén-dioxid-tartalom (mg/l):	185

5. Borkészítési eljárások

a. Alapvető borászati eljárások

A must és a bor kivonása és a törköly elválasztása során 2,5 kg/cm² alatti nyomást alkalmaznak oly módon, hogy a 100 kg leszűretelt szőlőből előállított hozam ne haladja meg a 70 liter must- vagy bormennyiséget.

A fehérborok esetében a szilárd részeket nem tartalmazó must 20 °C alatti hőmérsékleten erjed. A vörösborok esetében a must héjon áztatása legalább 48 óráig tart.

Azon borok esetében, amelyeknél érlelésre van szükség, az alkoholos erjesztés maximum 30 °C-on történik. Az érlelési folyamat során maximum 330 liter térfogatú tölgyfahordókban tárolják őket.

b. Maximális hozamok

Bakművelésű ültetvények esetén

7 150 kg szőlő/hektár

Bakművelésű ültetvények esetén

50 hl/hektár

Kordonművelésű ültetvények esetén

12 850 kg szőlő/hektár

Kordonművelésű ültetvények esetén

90 hl/hektár

6. Körülhatárolt terület

Toledo tartomány északi részén Toledo tartomány: Albarreal de Tajo, Alcabón, Aldeaencabo, Almorox, Arcicollar, Argés (kizárólag a 3. és 5. számú poligonok), Barcience, Bargas, Burujón, Camarena, Camarenilla, Cardiel de los Montes, Carmena, Carpio de Tajo (El), Carranque, Carriches, Casar de Escalona (El), Casarrubios del Monte, Castillo de Bayuela, Cazalegas, Cebolla, Cerralbos (Los), Chozas de Canales, Domingo Pérez, Erustes, Escalona, Escalonilla, Fuensalida, Garciotún, Gerindote, Guadamur (kizárólag a 17. és 18. számú poligonok), Hormigos, Huecas, Illán de Vacas, Lominchar, Lucillos, Malpica de Tajo, Maqueda, Mata (La), Méntrida, Mesegar, Montearagón, Nombela, Novés, Nuño Gómez, Olías del Rey, Otero, Palomeque, Paredes, Pelahustán, Portillo, Quismondo, Real de San Vicente, Recas, Rielves, San Martín de Pusa, Santa Cruz del Retamar, Santa Olalla, Talavera de la Reina, Toledo, Torre de Esteban Hambrán (La), Torrijos, Val de Santo Domingo, Valmojado, Ventas de Retamosa (Las), Villamiel, Viso (El) és Yunclillos.

7. Fontosabb borszőlőfajták

Garnacha Tinta

8. A kapcsolat(ok) leírása

Bor

A szélsőséges kontinentális éghajlat, amelyre a hosszú, hideg telek, a meleg nyarak és a nagyon ritka esőzések jellemzők, továbbá a homokos, savas és nagyon kevés meszet tartalmazó talaj hatására magas alkoholtartalmú, jelentős szárazanyag-tartalmú, húsos, testes, bársonyos borok állíthatók elő.

Pezsgő

A földrajzi környezet lehetővé teszi a vonatkozó termékleírás 6. pontjában felsorolt, a bornak mélységet és egyensúlyt kölcsönző fajták művelését.

Ugyanakkor a szárazság és a napsütéses órák száma olyan természetes alkoholtartalom kialakulását eredményezi, amely lehetővé teszi a meghatározott alkoholtartalommal rendelkező borok előállítását. Az előző pontban felsorolt borokat alapborként használják a pezsgők előállításához. Következésképpen az ugyanebben a bekezdésben foglaltak a borok e típusára is alkalmazandóak.

9. További alapvető feltételek

Jogi keret: —

A további feltétel típusa: —

A feltétel leírása: —

10. A termékleíráshoz vezető link

http://pagina.jccm.es/agricul/paginas/comercial-industrial/consejos_new/pliegos/20121108_PLIEGO_DOP_MENTRIDA.pdf

V

(Hirdetmények)

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Összefonódás előzetes bejelentése**(Ügyszám: M.8505 – NN Group/ATP/Hotel)****Egyszerűsített eljárás alá vont ügy****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2017/C 194/08)

1. 2017. június 6-án a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 4. cikke szerint bejelentést kapott az NN Group N.V. (a továbbiakban: NN csoport, Hollandia) által tervezett összefonódásról, amely szerint e vállalkozás a 100 %-os tulajdonában lévő REI Germany B.V. (a továbbiakban: REI, Hollandia) leányvállalatán és az Arbejdsmarkedets Tillægspension (a továbbiakban: ATP, Dánia) vállalaton keresztül részesedés vásárlása útján közvetten közös irányítást szerez az összefonódási rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a németországi Münchenben található, elsősorban egy Holiday Inn szállodát magában foglaló épületkomplexum (a továbbiakban: Hotel) felett.

2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:

- az NN csoport esetében: befektetési és biztosítási szolgáltatásokat kínáló, dán eredetű globális pénzügyi intézmény,
- az ATP esetében: a dán pénzügyi felügyeleti hatóság felügyelete alatt álló, 4,9 millió taggal rendelkező dán állami nyugdíjalap. Számos jóléti és szociális biztonsági rendszert igazgat, amelyek a dán állampolgárok számára garantálnak alapvető biztonságot,
- a Hotel esetében: a németországi Münchenben, a Hochstraße 3. alatt található Holiday Inn szállodaként ismert épület, a hozzá tartozó parkolóval, éttermekkel, bárral és szabadidős létesítményekkel.

3. A Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja. A Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egyes összefonódások kezelésére vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye ⁽²⁾ szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.

4. A Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az összefonódás kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be a Bizottságnak.

Az észrevételeknek a közzétételt követő tíz napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételeket az M.8505 – NN Group/ATP/Hotel hivatkozás feltüntetése mellett lehet eljuttatni a Bizottsághoz telefaxon (+32 22964301), e-mailben a COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu címre vagy postai úton a következő címre:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

⁽²⁾ HL C 366., 2013.12.14., 5. o.

Összefonódás előzetes bejelentése
(Ügyszám: M.8508 – Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3)
Egyszerűsített eljárás alá vont ügy
(EGT-vonatkozású szöveg)
(2017/C 194/09)

1. 2017. június 6-án a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ 4. cikke szerint bejelentést kapott az Engie (Franciaország) és a Caisse des Dépôts et consignations (a továbbiakban: CDC, Franciaország) által tervezett összefonódásról, amely szerint e vállalkozások részesedés vásárlása útján közvetett közös irányítást szereznek az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a Solairecorsica 1, a Solairecorsica 2 és a Solairecorsica 3 franciaországi vállalkozások felett.
2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:
 - az Engie esetében: a teljes energetikai értékláncban tevékeny a földgáz, a villamos energia és az energetikai szolgáltatások területén,
 - a CDC esetében: a francia állam tulajdonában lévő pénzügyi csoport és alapkezelő, mely közszektorbeli projektekbe és nyíltpiaci tevékenységekbe fektet be,
 - a Solairecorsica 1-2-3 esetében: Korzikán (Franciaország) villamos energiát termelő fotovoltaikus erőmű tulajdonlása és irányítása.
3. A Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja. A Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egyes összefonódások kezelésére vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye⁽²⁾ szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.
4. A Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az összefonódás kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be a Bizottságnak.

Az észrevételeknek a közzétételt követő tíz napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételeket az M.8508 – Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3 hivatkozás feltüntetésével lehet eljuttatni a Bizottsághoz faxon (faxszám: +32 22964301), e-mailben a COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu címre vagy postai úton a következő címre:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

⁽²⁾ HL C 366., 2013.12.14., 5. o.

Összefonódás előzetes bejelentése**(Ügyszám: M.8495 – Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business)****Egyszerűsített eljárás alá vont ügy****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2017/C 194/10)

1. 2017. június 9-én a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ 4. cikke szerint bejelentést kapott a Cummins, Inc. (a továbbiakban: „Cummins”, Egyesült Államok) és az Eaton Corporation (a továbbiakban: Eaton, Írország) által tervezett összefonódásról, amely szerint e vállalkozások részesedés vásárlása útján közös irányítást szereznek az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében az Eaton (a továbbiakban: Eaton JV Business) felett.
2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:
 - a Cummins esetében: motorok és kapcsolódó termékek fejlesztése, gyártása, forgalmazása és szervizelése világszerte,
 - az Eaton esetében: villamos energia, hidraulikus és mechanikus energia kezelést szolgáló energiahatékony megoldások szállítása, ideértve a haszongépjárművekben használt automatizált erőátviteli berendezések gyártását és értékesítését,
 - az Eaton JV Business esetében: nehézgépjárművekben és középű súlyú haszongépjárművekben használt automatizált erőátviteli berendezések szállítása és fejlesztése.
3. A Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja. A Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egyes összefonódások kezelésére vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye⁽²⁾ szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.
4. A Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az összefonódás kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be a Bizottságnak.

Az észrevételeknek a közzétételt követő tíz napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételeket az M.8495 – Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business hivatkozás feltüntetésével lehet eljuttatni a Bizottsághoz faxon (+32 22964301), e-mailben a COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu címre vagy postai úton a következő címre:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

⁽²⁾ HL C 366., 2013.12.14., 5. o.

Összefonódás előzetes bejelentése
(Ügyszám: M.8435 – FMC/DuPont Divestment Business)
(EGT-vonatkozású szöveg)
(2017/C 194/11)

1. 2017. június 8-án az Európai Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 4. cikke szerint és a 4. cikk (5) bekezdése alapján tett betérjesztést követően bejelentést kapott az FMC Corporation (a továbbiakban: FMC, Amerikai Egyesült Államok) által tervezett összefonódásról, amely szerint e vállalkozás irányítást szerez az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében az E.I. du Pont de Nemours and Company (a továbbiakban: DuPont, Amerikai Egyesült Államok) részei (a továbbiakban: Divestment Business) felett.

A tervezett összefonódás a DuPont és az FMC között 2017. március 31-én megkötött eszköz adás-vételi megállapodás része, melynek értelmében az FMC megvásárolja a DuPont néhány tevékenységét a The Dow Chemical Company (a továbbiakban: Dow) és a DuPont által a Dow és a DuPont tervezett összefonódásával kapcsolatban indított összefonódás-ellenőrzési eljárások (ügyszám: M.7932 Dow/DuPont) részeként tett elidegenítési kötelezettségvállalásoknak megfelelően.

2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:

- az FMC esetében: különleges vegyi anyagokkal foglalkozó, a mezőgazdasági, az ipari és a fogyasztói piacokon érdekeltiségekkel rendelkező globális vállalat,
- a Divestment Business esetében: a DuPont globális gyomirtó és rovarirtó tevékenységeinek többsége, valamint a DuPont növényvédelmet szolgáló K+F tevékenységei. Ezenkívül kizárólagos engedéllyel rendelkezik a tiszta pikoxistrobin értékesítésére, amely egy olyan gombaölő szer, amelyet rizstermekhez szükséges tiszta vagy vegyes készítményekhez használnak az EGT-ben.

3. A Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja.

4. A Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az összefonódás kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be a Bizottságnak.

Az észrevételeknek a közzétételt követő tíz napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételeket az M.8435 – FMC/DuPont Divestment Business hivatkozás feltüntetése mellett lehet eljuttatni a Bizottsághoz faxon (+32 22964301), e-mailben a COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu címre vagy postai úton a következő címre:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

Összefonódás előzetes bejelentése
(Ügyszám: M.8526 – CPPIB/BTPS/Milton Park)
Egyszerűsített eljárás alá vont ügy
(EGT-vonatkozású szöveg)
(2017/C 194/12)

1. 2017. június 12-én a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ 4. cikke szerint bejelentést kapott a Canada Pension Plan Investment Board (a továbbiakban: CPPIB, Kanada) és a British Telecom Pension Scheme (a továbbiakban: BTPS, Egyesült Királyság) által tervezett összefonódásról, amely szerint e vállalkozások részesedés vásárlása útján közös irányítást szereznek az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a Milton Park üzleti park (a továbbiakban: Milton Park, Egyesült Királyság) felett.
2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:
 - a CPPIB esetében: a Canada Pension Plan pénzeszközeit befektető, torontói székhelyű vállalkozás, a CPPIB elsősorban ingatlanba, tőzsdén jegyzett értékpapírokba és magántőkébe, infrastruktúrába és rögzített kamatozású eszközökbe fektet be,
 - a BTPS esetében: a BT Group részvénytársaság alkalmazottai javára létrehozott foglalkoztatói nyugdíjrendszer; a BTPS többek között ingatlanbefektetésekkel – a csoport, amelyhez tartozik, ezenfelül kötvény- és tőkebefektetésekkel is – foglalkozik az Egyesült Királyságban és a tengerentúlon,
 - a Didcotban (Oxfordshire) található Milton Park összesen 302 hektárnyi ingatlanterületből áll, a parkban 92 épület működik 250 bérlővel és több mint 9 000 főt foglalkoztat; a Milton Park jelenleg a BTPS tulajdonában van.
3. A Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja. A Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egyes összefonódások kezelésére vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye⁽²⁾ szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.
4. A Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az összefonódás kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be a Bizottságnak.

Az észrevételeknek a közzétételt követő tíz napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételeket az M.8526 – CPPIB/BTPS/Milton Park hivatkozás feltüntetése mellett lehet eljuttatni a Bizottsághoz faxon (+32 22964301), e-mailben a COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu címre vagy postai úton a következő címre:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

⁽²⁾ HL C 366., 2013.12.14., 5. o.

EGYÉB JOGI AKTUSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Módosítás iránti kérelem közzététele a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 50. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján

(2017/C 194/13)

Ez a közzététel az 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ 51. cikke alapján jogot keletkeztet a módosítás iránti kérelem elleni felszólalásra.

AZ OLTALOM ALATT ÁLLÓ EREDETMEGJELÖLÉSEKHEZ/OLTALOM ALATT ÁLLÓ FÖLDRAJZI JELZÉSEKHEZ KAPCSOLÓDÓ TERMÉKLEÍRÁS NEM KISEBB JELENTŐSÉGŰ MÓDOSÍTÁSÁNAK JÓVÁHAGYÁSÁRA IRÁNYULÓ KÉRELEM

Az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (2) bekezdésének első albekezdése szerinti módosítás jóváhagyására irányuló kérelem

„BLEU D’AUVERGNE”

EU-szám: PDO-FR-02214 – 2017.1.4.

OEM (X) OFJ ()

1. Kérelmező csoportosulás és jogos érdek

Syndicat Interprofessionnel Régional du „Bleu d’Auvergne”

Cím: Mairie
15400 Riom-és-Montagnes
FRANCIAORSZÁG

Tel. +33 471781198
Fax +33 471781198
E-mail: bleudauvergne@wanadoo.fr

A Syndicat Interprofessionnel Régional du „Bleu d’Auvergne” -t az OEM-ben érdekelt gazdasági szereplők (termelők, begyűjtők, feldolgozók és érlelők) alkotják, akik jogos érdekekkel nyújtják be a kérelmet.

2. Tagállam vagy harmadik ország

Franciaország

3. A termékleírás módosítással (módosításokkal) érintett rovata

- A termék elnevezése
- A termék leírása
- Földrajzi terület
- A származás igazolása
- Az előállítás módja
- Kapcsolat
- Címkézés
- Egyéb: webhely, ellenőrzés

⁽¹⁾ HL L 343., 2012.12.14., 1. o.

4. A módosítás típusa

- Bejegyzett OEM vagy OFJ termékleírásának az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (2) bekezdésének harmadik albekezdése szerinti, kisebb jelentőségűnek nem tekinthető módosítása
- Bejegyzett OEM vagy OFJ termékleírásának az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (2) bekezdésének harmadik albekezdése szerinti, kisebb jelentőségűnek nem tekinthető oly módon történő módosítása, amelyre vonatkozóan nem tettek közzé egységes (vagy azzal egyenértékű) dokumentumot

5. Módosítás(ok)

„A termék leírása” szakasz

A termék leírásának teljesebbé tétele érdekében hozzátették, hogy a „Bleu d’Auvergne” „kizárólag beoltott tehéntejjel készült”, és „préselés, főzés nélküli, fermentált és sózott” sajttípusként rendelkezik.

A mondatot, hogy

„Ez a sajt két méretben kerül forgalomba: - a nagy méret körülbelül 20 cm átmérőjű, 8-10 cm magas és 2-3 kg tömegű; - a kis méret körülbelül 10,5 cm átmérőjű, a tömege 350 g, 500 g és 1 kg lehet”

azzal a mondattal helyettesítették, hogy

„Ez a sajt lapos henger alakban kerül előállításra, amely 19 és 23 cm közötti átmérőjű, 8 és 11 cm közötti magasságú, és 2-3 kg közötti tömegű”.

Ily módon az eredetmegjelölés a továbbiakban csak a nagy méretű (19 és 23 cm közötti átmérőjű, 8 és 11 cm magasságú) sajtra vonatkozik, tekintve, hogy a kis méretű sajt gyártását sok éve beszüntették. A sajt átmérőjét egy minimum 19 cm és maximum 23 cm-es értékintervallumban határozták meg, mely pontosabb, mint a jelenleg hatályban lévő termékleírásban szereplő „körülbelül 20 cm” kifejezés. A megállapított gyakorlat figyelembevételével a maximális magasságot 1 cm-rel növelték.

A termék szárazanyag-tartalmát 52 % helyett minimum 51 %-on rögzítették, hozzátéve, hogy ezt a paramétert az ellenőrzés végén, „a teljes száradást követően” rögzítik. Ez a módosítás figyelembe veszi a tényt, hogy a termék textúrája fokozatosan egyre lágyabb minőség irányába fejlődik. A kóstolási feljegyzések és a kivonható szárazanyag-tartalom összevetése pozitív korrelációt mutat, a jó érzékszervi tulajdonságokkal rendelkező sajtok gyakran megfeleltethetők a legalacsonyabb kivonható szárazanyag-tartalommal rendelkező sajtoknak.

Az érvényben lévő termékleírás

„Az előállítás módja” című rovat a „A termék csak a beoltás napjától számított huszonnyolcadik naptól fogva látható el a »Bleu d’Auvergne« eredetmegjelöléssel”

mondattal egészül ki, amely

„az érlelés időtartama a több mint 1 kg tömegű sajtok esetében legalább négy hét, és az 1 kg alatti sajtok esetében legalább két hét” mondat helyébe lép.

A sajtok érlelési időtartamát ezért azonos időtartamot jelölő, a forgalmazást megelőző minimális időszakokkal helyettesítették, mivel a szűk értelemben vett érlelési szakaszt követően lehetőség nyílik egy tárolási szakasz beiktatására is. Ezen időszakot napok helyett hetekben fejezik ki, és tételesen szerepel, hogy ezt az időszakot a gyakorlatnak megfelelően a beoltás dátumától számolják, az ellenőrzés megkönnyítésének céljából.

A termék kérgének leírása (a „természetes mintázatu kéreg” helyett), a következő mondatokkal pontosítandó: „A »Bleu d’Auvergne« kérge egészséges, nedvesség- és exudáció-mentes”. Nincs egyetlen egységes színe. Fehér, szürke, zöld, kék és fekete penészfoltok jelenhetnek meg rajta. A termék érzékszervi leírását a következő elemekkel egészítették ki: „A sajtészta elefántcsont-színű, röghézagos, egyenletesen eloszló kékes-zöldes márványpenész-erezettel. Az erzet mérete búzaszemtől kukoricaszem nagyságig terjedhet. A textúrája omlós, lágy és finom. A »Bleu d’Auvergne« intenzív, jellegzetes, kiegyensúlyozott ízű sajt, melyben megjelenik a kékpenész, az aljnövényzet, és a gombák aromája is. Enyhén sós és keserű jegyeket mutathat. Az érlelés mértékének függvényében, minőségét kisebb-nagyobb mértékben tovább javítják a *Penicillium roqueforti* penészgomba tevékenysége nyomán keletkező ízek”. Jelen leírás, mely a „Bleu d’Auvergne” szakemberei által végzett érzékszervi vizsgálat nyomán készült, lehetővé teszi a termék pontosabb jellemzését, és hasznos az ellenőrzés keretén belüli érzékszervi vizsgálat szempontjából is.

A termékleírásban hozzátették, hogy „A »Bleu d’Auvergne«-t bármilyen méretű adagokban forgalmazhatják”, tekintve, hogy leginkább darabolva terjesztik.

Földrajzi terület

Az érlelési szakasz leírását oly módon egészítették ki, hogy különbséget tettek a 6–12 °C -os pincében történő érlelés, és adott esetben a 0–6 °C-on történő hidegen tárolás között, az első mondatban, amely a földrajzi területen elvégzett szakaszokat jelöli, feltüntetve a sajtoknak a beoltás dátumát követő 28. napig való tárolását.

A földrajzi terület határait módosították. A földrajzi területet 1 158-ról 630 településre csökkentették. Nevezetesen, a Variszkuszi-hegységrendszer lábára és vulkáni takarójára irányozták át, kizárva a jelentős méretű üledékmedencéket és a nagy területű hordalékos völgyeket. A földrajzi terület innentől fogva a legelő-gazdálkodással foglalkozó mezőgazdasági területeket részesíti előnyben, melyek gyakorlata a fűfélékre irányul, és melyek a fűfélék előállításának kedvező csapadékmennyiségi jellemzőkkel bíró magasságokban helyezkednek el. Végezetül, a földrajzi terület megfelel a „Bleu d’Auvergne” hagyományos előállítási területének, és fenntartja a „Bleu d’Auvergne” feldolgozására és a tej begyűjtésére vonatkozó jelenlegi gyakorlatot. A földrajzi területből kizárt területek esetében már igazolhatóan nincs jelen sem a „Bleu d’Auvergne” előállításához szükséges tej begyűjtési, sem pedig a „Bleu d’Auvergne” előállítási gyakorlata.

A származás igazolása

A módosított szöveg rendelkezik arról, hogy a termékleírás e rovatába bekerül egy, a gazdasági szereplőket azonosító nyilatkozat, mely az alkalmassági nyilatkozatot hivatott helyettesíteni. A gazdasági szereplők azonosítása az előfeltétele egy olyan tanúsítási rendszernek, amellyel elismerhető, hogy a gazdasági szereplők képesek eleget tenni az általuk használni kívánt jelzésre vonatkozó követelményeknek. A módosított szöveg szintén rendelkezik az eredetmegjelöléssel ellátott forgalomba kerülő termékek megismeréséhez és nyomonkövethetőségéhez szükséges nyilatkozatokról.

A gazdasági szereplők teljesítették a rájuk vonatkozó nyilvántartási kötelezettségeket. A termékleírásban meghatározott előállítási feltételekre vonatkozó pontosítások további nyilvántartási adatokat igényelnek, a jobb ellenőrizhetőség érdekében.

„Az előállítás módja” rovat

Tejtermelés:

A tejelő állomány nevelésére, tartására és táplálására vonatkozó rendelkezésekben a hagyományos gyakorlatot rögzítették.

A termékleírás meghatározza a tejelő állomány fogalmát. Tejelő állomány alatt „a gazdaság teljes tejelő tehén- és helyettesítő üszőállománya” értendő, ahol „a tejelő tehénállomány a tejelő és a szárazra állított tehenek összességét foglalja magába”, az üszőállomány pedig „az elválasztás és az első ellés közötti életszakaszban lévő állatokat”. E meghatározás célja a félreértések elkerülése végett egyértelműen tisztázni, milyen állatokra utal a termékleírás a későbbiekben, amikor a „tejelő állomány”, a „tejelő tehén”, illetve az „üsző” kifejezéseket használja.

Hozzá tették, hogy tilos a tejelő állományba olyan teheneket vagy üszőket bevinni, amelyek a földrajzi területen kívül születtek, és/vagy amelyeket a földrajzi területen kívül neveltek. Történelmileg az adott földrajzi terület tenyésztői önmaguk biztosítják állományuk megújítását, mivel a földrajzi területen kívül vásárolt üszők vagy tehenek esetenként nehezen alkalmazkodtak a középhegység környezeti viszonyaihoz, a táplálék típusához, ami gyors kiselejtezésükhöz vezetett. Annak betiltása, hogy a tejelő állományba olyan teheneket vagy üszőket vigyen be a tenyésztő, amelyek a földrajzi területen kívül születtek, és/vagy amelyeket a földrajzi területen kívül neveltek, lehetővé teszi, hogy az állatok jobban alkalmazkodjanak a környezethez és a táplálékhoz, annál is inkább, mivel a fajtát illetően nincs semmilyen követelmény.

A termékleírás ugyanakkor úgy rendelkezik, hogy egészségügyi okokból, vagy az Abondance, Aubrac, Brune, Simmental Française és Tarentaise fajták tekintetében – amelyek kis számban vannak jelen a területen – az illetékes nemzeti hatóság részletesen körülírt és korlátozott időre szóló eltérést engedélyezhet a kötelezettség alól. E fajták valójában jobban alkalmazkodtak a hegyvidéki területekhez, így megfelelnek a földrajzi környezethez való alkalmazkodás követelményének. Egyébiránt e fajtákra, amennyiben a „Bleu d’Auvergne” OEM-mel ellátott termék előállításával foglalkozó gazdaságban tartják őket, ugyanazok a tartási feltételek vonatkoznak, mint a többi fajtára.

Hozzá tették, hogy „a tejelő tehenek napi alaptápláléka egész évben kizárólag a termék előállításának földrajzi területéről származó takarmányból áll.” A terület takarmányra vonatkozó önellátása hozzájárul a területtel való kapcsolat erősödéséhez.

A takarmány összetevőinek arányát a következőképpen részletezik: ide tartozik minden takarmánytípus, beleértve a kötegelve szárított hosszú szálú lucernát, a keresztesvirágúak kizárásával, mivel a takarmány alapvető hatással van a tej érzékszervi jellemzőire (káposztaszag).

Éves átlagban a legelt friss fű, a széna, és a fonnyasztott vagy silózott fű a tejelő tehenek napi táplálékának – a szárazanyag százalékában kifejezve – legalább 70 %-át teszi ki. Ezt napi minimum 30 %-on rögzítették. A legeltetési

időszakon kívül a tejelő tehenek szénát kapnak (lekaszált és szárított fű, minimum 80 %-os szárazanyag-tartalommal), a szárazanyag százalékában kifejezve tehenenként naponta legalább 3 kg mennyiségben. A „Bleu d’Auvergne” előállítása olyan hegyi területen összpontosul, ahol a tejelő tehenek táplálására használt fűvet nagy mennyiségben állítják elő. A termékleírás rendelkezései garantálják, hogy a fű a tejelőállomány táplálékának alapját képezi.

A tejelő tehenek esetében az előírt kötelező legeltetés éves szinten minimum 150 nap, a legeltetéshez rendelkezésre álló terület pedig tehenenként kötelezően minimum 30 ár. A legeltetés a tejelő tehenek táplálkozásának központi eleme az eredetmegjelölés szerinti földrajzi területen. Ez kiegészíti az előző bekezdésben részletezett megállapítást a friss fű jelentőségéről a tejelő tehenek táplálkozásában.

A termékleírás rögzíti a tejelőállomány területen kívüli nevelésének betiltását annak érdekében, hogy az állatok táplálkozása szoros kapcsolatban maradjon a területtel.

A termékleírás a takarmánytermő területek állománysűrűségét egy tehen/1 hektár arányban szabályozza, illeszkedve azon korábbi javaslatokhoz, melyek előnyben részesítik a takarmánytermő területek forrásain alapuló táplálkozást, és ily módon a földrajzi területről származó táplálékot, hozzájárulva a takarmánytermő területek viszonylag széleskörű kihasználtságához.

A tejelő tehenek takarmányának tárolására vonatkozó feltételek: A „vakondtúrás” és folyosó típusú silókat beton alapra kell építeni vagy beton alapon kell stabilizálni, a száraz takarmányt rögzített fedél alatt kell tartani. E rendelkezések célja a takarmány minőségének megóvása.

A takarmányhoz adott kiegészítő takarmányok tejelő tehenenként évente nem haladhatják meg – szárazanyag-tartalomban kifejezve – az 1 800 kg-ot az összes tejelő tehen átlagát tekintve, az üszők tekintetében a kiegészítő takarmányok az éves átlagot tekintve nem haladhatják meg az teljes összetétel 30 %-át, szárazanyag-tartalomban kifejezve. Ennek lényege annak elkerülése, hogy e táplálékok túl fontos szerepet töltsenek be a táplálkozásban, és hogy a területről származó alaptakarmányt részesítsék előnyben. A termékleírás felsorolja továbbá a tejelő tehenek kiegészítő takarmányának előállításához felhasználható engedélyezett nyers- és adalékanyagokat, amelyek elengedhetetlenek a tejelőállomány táplálkozásának megfelelő kezelése, biztosítása és ellenőrzése szempontjából. A takarmányként használt olajpogácsa cserzése tilos, mivel nincs összhangban a hagyományos gyakorlattal.

A termékleírás kiegészül egy új rendelkezéssel, amely megtiltja a GMO-k használatát az állatok takarmányában és a gazdaság ültetvényein, az állatok hagyományos étrendjének megőrzése érdekében.

A termékleírás meghatározza a szerves műtrágyák terítésének feltételeit, hogy a tehenek takarmányát megóvja a szennyező anyagok által jelentett fertőzésveszélytől.

A felhasznált tej:

A termékleírás hozzáteszi, hogy a tejet a kezelést követően hűtött tartályokban tárolják, és a gazdaságokban való tárolás nem haladhatja meg a 48 órát annak érdekében, hogy korlátozzák a tej minőségi romlását, és megakadályozzák a nemkívánatos baktériumok kialakulását.

A termékleírás pontosítja, hogy „a tejtartályoknak fix tejtankokba történő átürítését kötelezően a termék előállításának földrajzi területén belül kell elvégezni”. Ez a rendelkezés a tej nyomon követhetőségét és könnyebb ellenőrizhetőségét szolgálja.

A termékleírás hozzáteszi, hogy a felhasznált tej lehet nyers, hőkezelt vagy pasztörizált, ami megfelel az évtizedek óta fenntartott gyakorlatnak.

A feldolgozás módja:

A termékleírás tartalmazza a tej beoltás előtti előkészítését gazdasági- és tejüzemben, a szakértelemnek megfelelően oly módon, hogy az garantálja a tej állapotának megőrzését.

- Tejüzemi előállítás esetén a tej tárolása két egymást követő kezelésig megengedett (az első kezelés a megőrzést irányozó hűtés), és a beoltást a legrégebbi kezelést követő 16 órában el kell végezni.
- Tejüzemi előállítás során a tej előérlelését beoltás előtt kell végezni, 6 és 14 °C közötti hőmérsékleten, minimum 4 órán keresztül. Az előérlelés hőmérsékletének beállítását segítőanyaggal vagy anélkül, a tej érkezését követő legkésőbb 24 órán belül el kell végezni. E feltételek kedvezően hatnak a tejsavbaktériumok szaporodására, amelyek vagy természetes módon vagy hozzáadással vannak jelen a környezetben. A tejsavbaktérium elősegíti a beoltás előtti nyhe savasodást, ami a későbbiekben lehetővé teszi, hogy tejsavas dominanciájú alvadék (aludt-tej) keletkezzen. Az előérlelés történetileg tartozik hozzá a „Bleu d’Auvergne” tejüzemi előállításához.

— A homogenizálás és a zsírtartalom beállítása engedélyezett mindkét előállítási mód esetén. A homogenizálás olyan technika, amely elősegíti a sajtaroma kiteljesedését, lehetővé teszi az alvadék zsírtartalmának jobb eloszlását, fehérebb sajtészta és az eresz jobb láthatóságát eredményezi.

A beoltási hőmérsékletet 30 és 34 °C között határozták meg. A hőmérséklet e korai szakaszban nagymértékben befolyásolja a tejtöltő aktivitását.

A *Penicillium roqueforti*-t a termékleírás tételesen felsorolja mint összetevőt, mivel – a nyersanyagok mellett – a „Bleu d’Auvergne” előállításának engedélyezett segéd- és adalékanyaga. Az összetevők listáján a nagyobb pontosság kedvéért az „ártalmatlan baktériumtenyészetek, élesztők, penészgombák” kifejezés helyébe a „bizonyítottan ártalmatlan baktériumtenyészetek (a *Penicillium*-on kívül), élesztők, penészgombák” kifejezés lép. A *Penicillium roqueforti*-val való beoltás biztosított, mivel ez a „Bleu d’Auvergne” technológiai előállításának elengedhetetlen eleme. Megjegyzendő, hogy a *Penicillium roqueforti* a *Penicillium glaucum* jelzés helyébe lép, a penészgombákról és csoportosításukról való új ismereteket összegző dokumentumban leírtakra való tekintettel. Az ellenőrzések során esetlegesen adódó kétértelműségek elkerülése érdekében a termékleírás pontosítja, hogy az élesztő növekedésének elősegítése céljából engedélyezett a mesterséges termesztő-környezet használata.

A gyakorlat részletezése céljából a termékleírás tartalmazza a tejalvasztást követő szakaszokat: az alvadék szeletelését és összekeverését, az alvadék és a savó szétválasztását a formába helyezés előtt. „A tejalvasztást követően az alvadékat kukoricaszemtőlogyorószemig terjedő méretű kockákra vágják. A keverés lehetővé teszi a »fésült« szemcsék létrejöttét. Formázás előtt a savó legnagyobb részét elválasztják az alvadéktól. A szeletelést és keverést követően az alvadékat formába teszik”. Arról van tehát szó, hogy az előállítási folyamatot az alvadék szeletelés utáni darabmérete alapján jellemzik (mely darabméret kukoricaszemtőlogyorószem méretig terjedhet), és hogy a termékleírásban szerepeljen a »fésült« darabok (kívánatos) megjelenésének említése is, melyek a formába öntés során is különálló alvadékdarabként lesznek láthatóak.

A termékleírás részletezi az alvadék formába öntését követő csepegtetési szakaszt. A csepegtetés időtartamára legfeljebb 72 órát határoztak meg a jelenleg érvényben lévő termékleírásban szereplő »lassan« kifejezés helyett, mivel ez utóbbi pontatlan megfogalmazást takar, annak érdekében, hogy a termékleírás rögzítse a jelenlegi gyakorlatot, és egy számszerű értéket az ellenőrzésekhez. A termékleírás hozzáteszi, hogy a csepegtetést préselés nélkül kell elvégezni, a formába öntött alvadék forgatásával, olyan hőmérsékleten, mely lehetővé teszi a szakasz végén az 5 alatti pH-érték elérését. A fenn meghatározott pH-érték elérése kötelező lépés annak érdekében, hogy a csepegtetés megfelelő legyen a »Bleu d’Auvergne« előállításához.

A »tilos a tejből származó alapanyagok, az előállítás alatt lévő termékek, az alvadék vagy a friss sajt 0 °C alatti hőmérséklet fenntartásával történő tartósítása« mondat helyébe a következő mondat lép: »Tilos az alvadék tartósítása, csakúgy, mint a tejből származó alapanyagok, az előállítás alatt lévő termékek, az alvadék vagy a friss sajt 0 °C alatti hőmérséklet fenntartásával történő tartósítása«. A termékleírás rögzíti, hogy az alvadék bármilyen módon történő tartósítása tilos, mivel az semmilyen történeti gyakorlatnak nem felel meg.

A sózás módjait módosították, hogy az jobban igazodjon a gyártási eszközökben bekövetkezett fejlesztésekhez.

„A sajt sózása a csepegtetés végén történik, a só bedörzsölésével, vagy sóval való megszórással, olyan helyiségben, melynek hőmérséklete 14 °C és 22 °C között mozog. A sózást pácolás előzi meg.”

mondat helyébe

„A sajtot lassan kell csepegtetni, kétszer nagyszemű száraz sóval kézzel megsózni, a sajtot többször kell forgatni”

mondat lép.

A kétszeres kézi technika, melyet még mindig használnak, nem maradhat a sózás egyedüli módja, tekintve, hogy a gyártási eszközök fejlődnek. Nagyszemű és finomszemű só is használható. A só bedörzsölésével, vagy a sajt sóval való megszórásával – kézi vagy sem – érhető el a »Bleu d’Auvergne«-re jellemző sajtkeg. A sózást megelőzheti pácolás, mely az elmúlt években kialakult gyakorlatként kiegészíti a sajt bedörzsöléssel vagy megszórással történő sózását anélkül, hogy a termék érzékszervi minőségét befolyásolná, ahogyan ezt az ízlelési tesztek eredményei is mutatják. A termékleírás rögzíti, hogy a sózás a csepegtetés végén történik.

A szurkálási fázis, melyet csak egyszer lehet végrehajtani, a beoltás és a szurkálás között pedig maximum tíz nap telhet el, a termék minőségének biztosítását szolgálja.

Érlelés:

„Az érlelés időtartama a több mint 1 kg tömegű sajtok esetében legalább négy hét, és az 1 kg alatti sajtok esetében legalább két hét” mondat helyett a következő mondat szerepel: „A szurkálás napjától számított minimum

15 napon keresztül a sajtokat szabadon érlelik, pincében vagy érlelő helyiségben, 6–12 °C-on, minimum 90 %-os légnedvesség mellett. Ezt követően a sajtokat adott esetben eltárolják, 0–6 °C-os helyiségben, amíg a beoltást követő 28 nap le nem jár, a gyakorlatnak megfelelően. A 6–12 °C-os hőmérsékleten, minimum 90 %-os légnedvességtartalom mellett történő érlelés lehetővé teszi a *Penicillium roqueforti* tésztaiban való fejlődését. A fejlődést követően, és a szurkálást követő legalább 15 nap elteltével, a sajtokat 6 és 12 °C közötti hőmérsékleten kell tárolni, amíg a beoltást követő 28 nap le nem jár, vagy 0 és 6 °C közötti hőmérsékleten kell tárolni a sajtokat, amíg a beoltást követő 28 nap le nem jár, a *Penicillium roqueforti* fejlődésének lelassítása érdekében. A cél a penész szaporodásának kontrollálása, és a termék aromaskálájának kidomborítása.

A termékleírás hozzáteszi, hogy a terméket a beoltást követő 28 nap lejártáig nem lehet szeletelni annak érdekében, hogy a termék épségét megőrizzük mindaddig, amíg el nem nyeri teljes karakterét, és hogy a minősége ne romoljon.

Címkézés:

A regisztrált elnevezést meghatározott minimum betűmérettel kell feltüntetni: „*legalább a címkén szereplő legnagyobb betű méretének kétharmadával megegyező nagyságú betűvel*” annak érdekében, hogy az elnevezés egyértelműen kiolvasható legyen a címkén lévő más jelzések mellett.

Kötelező lett az európai uniós AOP (OEM) jelzés elhelyezése a terméken.

A termékleírás hozzáteszi, hogy az oltalom alatt álló eredetmegjelölés mellett minőségre utaló jelölés nem helyezhető el. Ez a gyakorlat összhangban van az eredetmegjelöléssel ellátott termékek címkézésével kapcsolatos fejleményekkel.

Annak érdekében, hogy a csomagolási módok sokféleségéről számot adjon, a termékleírásból kivették azt a mondatot, mely előírja az alumíniumpapír mint csomagoló anyag használatát, másféle csomagolás használata is engedélyezett.

Egyéb

„A földrajzi területtel való kapcsolatot alátámasztó tényezők” rovatot újrafogalmazták, és három részre tagolták. „A földrajzi terület sajátosságai” című rész a természeti tényezőket taglalja, kihangsúlyozva a terület fűtermelését csakúgy, mint a sajt előállításának történetiségét szintetizáló emberi tényezőket, kiemelve a „Bleu d’Auvergne” előállításának specifikus szakértelmét (a tejelő tehének friss fűvel való etetése, az alvadékdarabok sajtádkban való keverése, préselés nélküli csepegtetés, sózás, szurkálás és érlelés). „A termék jellegzetességei” részt aktualizálták, a termék leírásába beemelt új elemekkel. Végezetül, az „Ok-okozati kapcsolat” magyarázza a természeti és emberi tényezők és a termék közötti interakciókat.

A „Terméken végzett ellenőrzések” alrovathoz hozzátették, hogy „a vizsgálatokat szűrőpróbaszerűen végzik olyan sajtokon, melyeket már legalább 28 napja beoltottak, az ellenőrzési tervben leírt eljárások szerint”. Ezeket az eljárásokat később az ellenőrző szerv rögzíti a részletes eredetmegjelölési ellenőrzési tervben.

Az „Ellenőrző szervekre vonatkozó adatok” rovatban közléseket az ellenőrző szervek nevét és adatait.

Végezetül, a termékleírásba belekerült egy, a vizsgálat fő szempontjait és az értékelési módszert részletező táblázat.

EGYSÉGES DOKUMENTUM

„BLEU D’AUVERGNE”

EU-szám: PDO-FR-02214 – 2017.1.4.

OEM (X) OFJ ()

1. Elnevezés

„Bleu d’Auvergne”

2. Tagállam vagy harmadik ország

Franciaország

3. A mezőgazdasági termék vagy élelmiszer leírása

3.1. A termék típusa

1.3. osztály: Sajtok

3.2. Az 1. pontban szereplő elnevezéssel jelölt termék leírása

A „Bleu d'Auvergne” kizárólag beoltott tehéntejjel készült, préselés, főzés nélküli, fermentált és sózott sajt.

Ez a sajt lapos henger alakban kerül előállításra, amely 19 és 23 cm közötti átmérőjű, 8 és 11 cm közötti magasságú, és 2-3 kg közötti tömegű.

A sajt zsírtartalma teljes száradást követően minimum 50 %, a szárazanyag-tartalom nem lehet kevesebb 51 %-nál.

A termék csak a beoltás napjától számított huszonnyolcadik naptól fogva forgalmazható a „Bleu d'Auvergne” eredetmegjelöléssel.

A „Bleu d'Auvergne” sajtkeрге egészséges, nedvesség- és exudáció-mentes. Nincs egyetlen egységes színe. Fehér, sűrű, zöld, kék és fekete penészfoltok jelentkezhetnek rajta.

A fehértől a krémszínűig terjedő árnyalatú sajtészta elefántcsont-színű, röghézagos, kékes-zöldes, a felületén egyenletes eloszló penészezettel.

Az erzet nagysága búzaszemtől kukoricaszem méretig terjed.

A textúrája omlós, lágy és finom.

A „Bleu d'Auvergne” intenzív, jellegzetes, kiegyensúlyozott ízű sajt, melyben megjelenik a kékpenész, az aljnövényzet és a gombák aromája is. Enyhén sós és keserű jegyeket mutathat. Az érlelés mértékének függvényében minőséget kisebb-nagyobb mértékben tovább javítják a *Penicillium roqueforti* penészgomba tevékenysége nyomán keletkező ízek.

3.3. Takarmány (kizárólag állati eredetű termékek esetében) és nyersanyagok (kizárólag feldolgozott termékek esetében)

A tejelő tehenek napi alaptápláléka egész évben kizárólag a termék előállításának földrajzi területéről származó takarmányból áll. A tejelő állományok adott kiegészítő takarmányok tekintetében a földrajzi terület közephegységi domborzata és éghajlata technikailag nem teszi lehetővé a földrajzi területen történő megtermelését. A takarmányhoz adott kiegészítő takarmányok és adalékanyagok az összes tejelő tehen átlagát tekintve tejelő tehenenként évente nem haladhatják meg az 1 800 kg-ot, szárazanyag-tartalomban kifejezve. Az üszők tekintetében a kiegészítő takarmányok az éves átlagot tekintve nem haladhatják meg az teljes takarmányadag 30 %-át, szárazanyag-tartalomban kifejezve. E rendelkezésekből következik, hogy a tejelő állományok adott teljes takarmányanyag szárazanyag-tartalmának minimum 70 %-át a földrajzi területen állítják elő.

A keresztesvirágúak kivételével, melyeket tilos takarmány formájában a haszonállatoknak adni, bármilyen takarmány részét képezheti a tejelő állomány alaptáplálékának. Ebbe beletartozik a kötegelve szárított hosszú szálú lucerna is.

Éves átlagban a legelt friss fű, a széna, és a fonnyasztott vagy silózott fű a tejelő tehenek napi táplálékának – a szárazanyag százalékában kifejezve – legalább 70 %-át teszi ki.

Napi szinten a legelt friss fű, a széna, és a fonnyasztott vagy silózott fű a tejelő tehenek napi táplálékának – a szárazanyag százalékában kifejezve – legalább 30 %-át teszi ki.

A legelési időszakon kívül minden egyes tejelő tehennek naponta szárazanyagban kifejezve legalább 3 kg szénát kell kapnia. Széna alatt a lekaszált és szárított fű értendő, mely minimum 80 %-os szárazanyag-tartalommal rendelkezik.

A legelésre alkalmas időszakokban, amint az időjárási körülmények megengedik, a tejelő teheneket kötelezően ki kell hajtani a legelőre. A legelés időszakának évente legalább 150 napot kell kitennie minden körülmények között.

A tejelő teheneknek adható kiegészítő takarmányok és adalékanyagok közül kizárólag az engedélyező listán szereplő alapanyagok és adalékanyagok használata megengedett.

Az állatok takarmányozása során kizárólag a géntechnológiával nem módosított termékekből származó növények, melléktermékek és kiegészítő takarmányok használata megengedett.

3.4. *Az előállítás azon műveletei, amelyeket a meghatározott földrajzi területen kell elvégezni*

A tej termelése, a sajtok előállítása, érlelése és a beoltástól számított 28 napig tárolása a földrajzi területen történik.

3.5. *A bejegyzett elnevezést viselő termék szeletelésére, aprítására, csomagolására stb. vonatkozó egyedi szabályok*

A „Bleu d'Auvergne” bármilyen formájú tételekben forgalmazható.

3.6. *A bejegyzett elnevezést viselő termék címkézésére vonatkozó egyedi szabályok*

A címkén szereplő legnagyobb betűméret legalább kétharmadának megfelelő méretben fel kell tüntetni az eredetmegjelölés megnevezését.

Az oltalom alatt álló eredetmegjelölés mellett a címkén, a reklámanyagokban, a számlákon és a kereskedelmi dokumentumokban minőségre utaló vagy egyéb jelölés nem helyezhető el, kivéve egyes márkanéveket vagy védjegyeket.

4. **A földrajzi terület tömör meghatározása**

A „Bleu d'Auvergne” előállításának földrajzi területe a következőkre terjed ki:

Aveyron megye:

Brommat, Lacroix-Barrez, Mur-de-Barrez, Murols, Taussac, Thérondeles települések.

Cantal megye:

D'Arpajon-sur-Cère, Aurillac-1, Aurillac-2, Aurillac-3, Mauriac, Murat, Naucelles, Riom-ès-Montagnes, Saint-Flour-1, Saint-Flour-2, Saint-Paul-des-Landes, Vic-sur-Cère, Ydes kantonok.

D'Alleuze, Anglards-de-Saint-Flour, Boisset, Celoux, Chaliers, Chazelles, Clavières, Lavastrie, Leynhac, Lorcieres, Marcolès, Maurs, Mourjou, Neuvéglise, Quézac, Rageade, Roannes-Saint-Mary, Rouziers, Ruynes-en-Margeride, Saint-Antoine, Saint-Constant-Fournoulès, Saint-Etienne-de-Maurs, Saint-Georges, Saint-Julien-de-Toursac, Saint-Mamet-la-Salvetat, Sansac-de-Marmiesse, Soulagès, Vabres, Val d'Arcomie, Védrières-Saint-Loup, Vitrac települések.

Corrèze megye:

D'Altiliac, Auriac, Bassignac-le-Bas, Bassignac-le-Haut, Bort-les-Orgues, Camps-Saint-Mathurin-Léobazel, La Chapelle-Saint-Géraud, Confolent-Port-Dieu, Darazac, Eygurande, Feyt, Gouilles, Hautefage, Lafage-sur-Sombre, Lamazière-Basse, Lapeau, Laroche-près-Feyt, Latronche, Laval-sur-Luzège, Liginiac, Margerides, Mercœur, Merlines, Mestes, Monestier-Merlines, Monestier-Port-Dieu, Neuvic, Palisse, Reygade, Rilhac-Xaintrie, Saint-Bonnet-les-Tours-de-Merle, Saint-Bonnet-près-Bort, Saint-Cirgues-la-Loutre, Saint-Étienne-aux-Clos, Saint-Exupéry-les-Roches, Saint-Fréjoux, Saint-Geniez-ô-Merle, Saint-Hilaire-Foissac, Saint-Hilaire-Luc, Saint-Julien-aux-Bois, Saint-Julien-le-Pèlerin, Saint-Julien-près-Bort, Saint-Pantaléon-de-Lapeau, Saint-Privat, Saint-Victour, Sarroux, Sérandon, Servièrès-le-Château, Sexcles, Soursac, Thalamy, Ussel, Veyrières települések.

Haute-Loire megye:

D'Ally, Arlet, Autrac, Auvers, La Besseyre-Saint-Mary, Blesle, Bonneval, La Chaise-Dieu, La Chapelle-Geneste, Charraix, Chastel, Chazelles, Cistrières, Crouce, Desges, Espalem, Ferrussac, Grenier-Montgon, Lubilhac, Malvières, Mercœur, Pébrac, Pinols, Saint-Austremoine, Saint-Cirgues, Saint-Étienne-sur-Blesle, Sembadel, Tailhac települések.

Lot megye:

D'Anglars, Bannes, Bessonies, Le Bourg, Le Bouyssou, Cahus, Cardaillac, Cornac, Espeyroux, Frayssinhes, Gorses, Labastide-du-Haut-Mont, Labathude, Lacapelle-Marival, Latouille-Lentillac, Latronquièrre, Lauresses, Laval-de-Cère, Leyme, Molières, Montet-et-Bouhal, Prendeignes, Sabadel-Latronquièrre, Saint-Bressou, Saint-Cirgues, Saint-Hilaire, Saint-Maurice-en-Quercy, Saint-Médard-Nicourby, Saint-Perdoux, Saint-Vincent-du-Pendit, Sainte-Colombe, Sénaillac-Latronquièrre, Sousceyrac-en-Quercy, Terrou, Teyssieu, Viazac települések.

Lozère megye:

Langogne, Saint-Chély-d'Apcher kantonok.

D'Albaret-le-Comtal, Arzenc-d'Apcher, Aumont-Aubrac, Les Bessons, Brion, Chambon-le-Château, Chauchailles, Chaulhac, La Chaze-de-Peyre, Estables, La Fage-Montivernoux, La Fage-Saint-Julien, Fau-de-Peyre, Fontans, Fournels, Grandrieu, Javols, Julianges, Lachamp, Lajo, Les Laubies, Le Malzieu-Forain, Le Malzieu-Ville, Les Monts-Verts, Noalhac, La Panouse, Paulhac-en-Margeride, Ribennes, Rieutort-de-Randon, Saint-Alban-sur-Limagnole, Saint-Amans, Saint-Denis-en-Margeride, Saint-Gal, Saint-Juéry, Saint-Laurent-de-Veyrès, Saint-Léger-du-Malzieu, Saint-Paul-le-Froid, Saint-Privat-du-Fau, Saint-Sauveur-de-Peyre, Saint-Symphorien, Sainte-Colombe-de-Peyre, Sainte-Eulalie, Serverette, Servières, Termes, La Villedieu települések.

Puy-de-Dôme megye:

d'Aix-la-Fayette, Ambert, Les Ancizes-Comps, Anzat-le-Luguet, Apchat, Arlanc, Augerolles, Aurières, Auzelles, Avèze, Baffie, Bagnols, Bertignat, Besse-et-Saint-Anastaise, Beurrières, Bongheat, Bort-l'Étang, La Bourboule, Bourg-Lastic, Briffons, Bromont-Lamothe, Brousse, Bulhon, La Celle, Ceilloux, Ceysnat, Chambon-sur-Dolore, Chambon-sur-Lac, Chaméane, Champagnat-le-Jeune, Champétières, Chapdes-Beaufort, La Chapelle-Agnon, La Chapelle-sur-Usson, Charbonnières-les-Vieilles, Charensat, Charnat, Chastreix, Chaumont-le-Bourg, Cisternes-la-Forêt, Combrailles, Compains, Condat-en-Combraille, Condat-lès-Montboissier, Courpière, Crevant-Laveine, Cros, Culhat, Cunlhat, Domaize, Doranges, Dorat, Dore-l'Église, Échandelys, Égliseneuve-d'Entraigues, Égliseneuve-des-Liards, Églissoles, Escoutoux, Espinhal, Estandeuil, Esteil, Fayet-le-Château, Fayet-Ronaye, Fernoël, La Forie, Fournols, Gelles, Giat, La Godivelle, La Goutelle, Grandrif, Grandval, Herment, Heume-l'Église, Isserteaux, Job, Jumeaux, Labessette, Landogne, Laqueuille, Larodde, Lastic, Lezoux, Limons, Luzillat, Manglieu, Manzat, Marat, Marsac-en-Livradois, Mauzun, Mayres, Mazaye, Mazoires, Medeyrolles, Messeix, Miremont, Le Monestier, Mons, Mont-Dore, Montel-de-Gelat, Montfermy, Montmorin, Murat-le-Quaire, Muroi, Nébouzat, Néronde-sur-Dore, Neuville, Noalhac, Novacelles, Olby, Olliergues, Olmet, Orcival, Orléat, Paslières, Perpezat, Peschadoires, Peslières, Picherande, Pontaumur, Pontgibaud, Prondines, Pulvérières, Puy-Saint-Gulmier, Queuille, Roche-Charles-la-Mayrand, Rochefort-Montagne, Saillant, Saint-Alyre-d'Arlanc, Saint-Alyre-ès-Montagne, Saint-Amant-Roche-Savine, Saint-Anthème, Saint-Avit, Saint-Bonnet-le-Bourg, Saint-Bonnet-le-Chastel, Saint-Bonnet-près-Orcival, Saint-Clément-de-Valorgue, Saint-Dier-d'Auvergne, Saint-Donat, Saint-Éloy-la-Glacière, Saint-Étienne-des-Champs, Saint-Étienne-sur-Usson, Saint-Ferréol-des-Côtes, Saint-Flour, Saint-Genès-Champanelle, Saint-Genès-Champespe, Saint-Genès-la-Tourette, Saint-Georges-de-Mons, Saint-Germain-près-Herment, Saint-Germain-l'Herm, Saint-Gervais-sous-Meymont, Saint-Hilaire-les-Monges, Saint-Jacques-d'Ambur, Saint-Jean-d'Heurs, Saint-Jean-des-Ollières, Saint-Jean-en-Val, Saint-Jean-Saint-Gervais, Saint-Julien-Puy-Lavèze, Saint-Just, Saint-Martin-des-Olmes, Saint-Martin-d'Ollières, Saint-Nectaire, Saint-Ours, Saint-Pierre-Colamine, Saint-Pierre-le-Chastel, Saint-Pierre-Roche, Saint-Priest-des-Champs, Saint-Quentin-sur-Sauxillanges, Saint-Romain, Saint-Sauves-d'Auvergne, Saint-Sauveur-la-Sagne, Saint-Sulpice, Saint-Victor-la-Rivière, Sainte-Agathe, Sainte-Catherine, Sallèdes, Saulzet-le-Froid, Sauvagnat, Sauvessanges, Sauviat, Sauxillanges, Savennes, Sermentizon, Singles, Sugères, Tauves, Thiers, Thiolières, Tortebeisse, La Tour-d'Auvergne, Tours-sur-Meymont, Tralaigues, Trémouille-Saint-Loup, Trézioux, Valbelex, Valz-sous-Châteauneuf, Vernet-la-Varenne, Le Vernet-Sainte-Marguerite, Verneugheol, Vernines, Vertolaye, Villosanges, Vinzelles, Viverols, Voingt települések.

5. Kapcsolat a földrajzi területtel

A „Bleu d'Auvergne” földrajzi területe megfelel a Francia-középhegység középső északi részének.

Legnagyobb részében a Francia-középhegység Variszkuszi hegységrendszerének lábánál fekszik, metamorf- és gránitközetekből áll, vulkáni takaróval.

A meghatározott földrajzi terület olyan középhegységi terület, amely általában véve eléri az 1 000 m feletti magasságot, de minden esetben eléri a legalább 500 méteres magasságot.

A területre a változatos hegyi klíma jellemző, nyugatról módosult óceáni éghajlati hatással, keletről pedig mérsékelt kontinentális éghajlati hatással. A néha összetett klímára jellemző legmeghatározóbb paraméter a csapadékmennyiség, amely jelentősen befolyásolja a friss fű termesztését, melyben a terület bővelkedik. Ily módon a földrajzi terület olyan régiókat foglal magába, melynek éves csapadékmennyisége meghaladja a 800 mm-t.

Az emberi tényezők tekintetében a Monts d'Auvergne-től nyugatra elhelyezkedő Puy-de-Dôme, mely fűben gazdag és jelentős tejtermelő terület, a 19. század közepén megjelenő „Bleu d'Auvergne” előállításának történeti bölcsője. Ez a régió alkotja a sajt előállításának történeti magját, és erről a területről terjedt ki fokozatosan a termelés. Bár eredetileg gazdaságokban folyt az előállítás, a XIX. sz. második felében fokozatosan kiterjedt a tejüzemekre is, elsősorban az auvergne-i Antoine Roussel javasolt technikai újításainak köszönhetően; Roussel vezeti be a sajtszurkálás gyakorlatát is. Ez a módszer a XIX. század végére terjedt el, mely egy második termelési központot eredményezett, a Cantal hegység délnyugati részében. Ezt követően a „Bleu d'Auvergne” termelése fokozatos kiterjedt a terület egészére. A „Bleu d'Auvergne”-t először 1934 definiálja a mezőgazdasági minisztérium, majd 1975 márciusában a terméket eredetmegjelöléssel látják el.

A tejelő tehenek táplálásánál még ma is a földrajzi területen termett friss fűvet részesítik előnyben, amely éves átlagban az alapítáplálék több mint kétharmadát jelenti. A kötelező évi legeltetés minimum 150 nap.

A „Bleu d’Auvergne” előállítása sajátos szakértelmet kíván. Az alvadékdarabokat sajt-kádban keverik össze a megfelelő elsimítás érdekében; a cél, hogy egy finom filmréteg vegye körül őket, amely megakadályozza a formázás során az egymásba folyást. Ezt követően formába helyezik őket. Ezt préselés nélküli csepegtetés követi, többszöri forgatással. A csepegtetési szakasz végén a sajtot dörzsöléssel vagy szórással az egész felületen sózzák, és utána a tésztát levegőztetés céljából megszurkálják. Ezt nedves és szellőztetett helyiségben történő érlelés követi.

A „Bleu d’Auvergne” 2–3 kg közötti tömegű, tehéntejből készült sajt, melynek sajtészta bűzaszemtől kukoricaszemig terjedő nagyságú, a teljes felületen egyenletesen eloszló kékes-zöldes nemespenész-erezetet mutat.

A „Bleu d’Auvergne” intenzív, jellegzetes, kiegyensúlyozott ízű sajt, melyben megjelenik a kékpenész, az aljnövényzet és a gombák aromája is. Ízminőségét tovább növelik a *Penicillium roqueforti* penészgomba tevékenységéből származó ízek.

A „Bleu d’Auvergne” előállítása egy olyan középhegységi zónában folyik, ahol a magasság és a klíma – jelentős csapadékmennyiséggel – kedvez a tejelő teheneknek táplálékul adott friss fű termesztésének, melyet legeléssel vesznek magukhoz.

A belső fennsík magasan fekvő vulkanikus és gránitterületei – hosszú és kemény teleikkel – régóta meghatározzák a sajátos termelési gyakorlatot.

A 2–3 kg tömegű sajt termelése lehetővé tette, hogy elegendő idő maradjon a sajt tárolására, és megoldást jelentett a feldolgozást és tárolást érintő problémákra, melyeket a klíma jellemzői és az emberi igények támasztottak. Egyébiránt ez az előállítási mód hosszú ideig a „Cantal” előállításának alternatíváját jelentette azon kistermelők számára, akiknek nem állt rendelkezésére elegendő tej a Fourme de „Cantal” elkészítéséhez.

A „Bleu d’Auvergne” érzékszervi jellemzőit elsősorban a speciális gyártási technológiai alkalmazása határozza meg. Az alvadékdarabok sajt-kádban történő elfésülése és a préselés nélküli csepegtetése kedvez a sajtésztaiban való röghézagok keletkezésének és egyenletes eloszlásának. A szurkálás szellőzőjáratokat hoz létre a sajtésztaiban. A szellőzőjáratokon keresztül beengedett oxigén lehetővé teszi a *Penicillium roqueforti* keletkezését a röghézagokban. Ez magyarázza a nagyon finom penészeretetet (amely bűzaszemtől kukoricaszem-méretig terjedhet), mely egyenletesen oszlik el, és a „Bleu d’Auvergne” tipikus kékes-zöldes színét adja. A *Penicillium roqueforti* hozzájárul a termék ízének alakulásához is. A sajt teljes felületén történő, dörzsöléssel vagy szórással történő sózás lehetővé teszi a csepegtetés tökéletesítését, és fontos szerepet játszik a „Bleu d’Auvergne” intenzív és jellegzetes ízének kialakításában. Végezetül, a nedves és jól szellőző pincében történő érlelés elősegíti a „Bleu d’Auvergne” kékpenészre, aljnövényzetre és gombákra jellemző, sajátos aromáinak fejlődését.

Hivatkozás a termékleírás közzétételére

(e rendelet 6. cikke (1) bekezdésének második albekezdése)

https://info.agriculture.gouv.fr/gedei/site/bo-agri/document_administratif-710d3e0c-449b-40f1-a1ee-bada81ef7a31/telechargement

ISSN 1977-0979 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-518X (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU