

Dziennik Urzędowy C 149

Unii Europejskiej

Tom 48

Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

21 czerwca 2005

<u>Zawiadomienie nr</u>	Treść	Strona
	I <i>Informacje</i>	
	Komisja	
2005/C 149/01	Kursy walutowe euro	1
2005/C 149/02	Zmiana wprowadzona przez Francję dotycząca zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w zakresie regularnych usług lotniczych pomiędzy Tarbes (Lourdes-Pyrénées) i Paryżem (Orly) ⁽¹⁾	2
2005/C 149/03	Nałożenie przez Francję zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w odniesieniu do regularnej usługi lotniczej między portem lotniczym w Grenoble (Saint Geoirs) a portem lotniczym w Paryżu (Orly) ⁽¹⁾	3
2005/C 149/04	Zmiana wprowadzona przez Francję dotycząca zobowiązań nałożonych z tytułu wykonywania usług publicznych w zakresie regularnych usług lotniczych między portami lotniczymi Francji a portami Gwadelupy, Gujany, Martyniki i Wyspy Reunion ⁽¹⁾	4
2005/C 149/05	Poprawka Francji do zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w stosunku do regularnych usług lotniczych pomiędzy portami lotniczymi w Ajaccio, Bastii, Calvi oraz Figari, z jednej strony, a portami lotniczymi w Marsylii i Nicei, z drugiej strony ⁽¹⁾	7
2005/C 149/06	Poprawka Francji do zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w stosunku do regularnych usług lotniczych pomiędzy portami lotniczymi w Ajaccio, Bastii, Calvi oraz Figari, z jednej strony, oraz portem lotniczym w Paryżu (Orly), z drugiej strony ⁽¹⁾	12
2005/C 149/07	Zniesienie przez Francję zobowiązań z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie regularnych usług lotniczych między: Korsyką, z jednej strony, a Lyonem i Montpellier, z drugiej strony ⁽¹⁾	17
2005/C 149/08	Upřednie zgłoszenie koncentracji (Sprawa nr COMP/M.3845 — PAI/Chr. Hansen) ⁽¹⁾	18
2005/C 149/09	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa nr COMP/M.3812 — Goldman Sachs/Euramax) ⁽¹⁾	19



II Akty przygotowawcze

.....

III Powiadomienia

Komisja

2005/C 149/10	Program LIFE 2005-2006 — Zaprośzenie do składania projektów	20
2005/C 149/11	NO-Oslo: Regularne usługi transportu lotniczego — Unieważnienie („Suplement do <i>Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej</i> ” nr S 115 z 16.6.2005 r., procedura otwarta, 113429-2005)	22
2005/C 149/12	F-Paryż: Obsługa regularnych połączeń lotniczych — Zaprośzenie do składania ofert na obsługę regularnych połączeń lotniczych ze Strasburga złożone przez Francję zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92	23



I

(Informacje)

KOMISJA

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾

20 czerwca 2005

(2005/C 149/01)

1 euro =

Waluta	Kurs wymiany	Waluta	Kurs wymiany		
USD	Dolar amerykański	1,2210	SIT	Tolar słoweński	239,53
JPY	Jen	133,09	SKK	Korona słowacka	38,449
DKK	Korona duńska	7,4455	TRY	Lir turecki	1,6609
GBP	Funt szterling	0,66855	AUD	Dolar australijski	1,5695
SEK	Korona szwedzka	9,2273	CAD	Dolar kanadyjski	1,5031
CHF	Frank szwajcarski	1,5446	HKD	Dolar hong kong	9,4928
ISK	Korona islandzka	79,64	NZD	Dolar nowozelandzki	1,7003
NOK	Korona norweska	7,8770	SGD	Dolar singapurski	2,0411
BGN	Lew	1,9557	KRW	Won	1 231,01
CYP	Funt cypryjski	0,5735	ZAR	Rand	8,1926
CZK	Korona czeska	29,968	CNY	Juan renminbi	10,1056
EEK	Korona estońska	15,6466	HRK	Kuna chorwacka	7,3257
HUF	Forint węgierski	248,47	IDR	Rupia indonezyjska	11 773,49
LTL	Lit litewski	3,4528	MYR	Ringgit malezyjski	4,641
LVL	Łat łotewski	0,6959	PHP	Peso filipińskie	68,040
MTL	Lir maltański	0,4293	RUB	Rubel rosyjski	34,7930
PLN	Złoty polski	4,0725	THB	Bat tajlandzki	50,195
ROL	Lej rumuński	36 155			

⁽¹⁾ Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez ECB.

Zmiana wprowadzona przez Francję dotycząca zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w zakresie regularnych usług lotniczych pomiędzy Tarbes (Lourdes-Pyrénées) i Paryżem (Orly)

(2005/C 149/02)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych Francja podjęła decyzję o zmianie zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w zakresie regularnych usług lotniczych między portami lotniczymi Tarbes (Lourdes — Pyrénées) a Paryżem (Orly), opublikowanych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nr C 22 z dnia 27 stycznia 2004 r.

2. Wyżej wymienione zobowiązania zostały zmienione w sposób następujący:

W pkt 2 zobowiązania dotyczące typów wykorzystywanych samolotów i oferowanych zdolności przewozowych zostają zastąpione przez następujące zobowiązania:

„Minimalna dzienna zdolność przelotowa oferowana przez cały rok powinna wynosić 360 miejsc od poniedziałku do piątku oraz 180 miejsc w soboty i niedziele. Usługi należy wykonywać przy wykorzystaniu samolotów z kabiną ciśnieniową.”.

Nałożenie przez Francję zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w odniesieniu do regularnej usługi lotniczej między portem lotniczym w Grenoble (Saint Geoirs) a portem lotniczym w Paryżu (Orly)

(2005/C 149/03)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych Francja nałożyła zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych w odniesieniu do regularnej usługi lotniczej między portem lotniczym w Grenoble (Saint Geoirs) a portem lotniczym w Paryżu (Orly).
2. Zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych są następujące:

Minimalna częstotliwość lotów

Usługi powinny być wykonywane w wymiarze przynajmniej dwóch lotów w obie strony dziennie przez cały rok od poniedziałku do piątku oprócz dni wolnych od pracy.

Usługi powinny być wykonywane bez międzylądowania między Grenoble (Saint Geoirs) a Paryżem (Orly).

Minimalna częstotliwość lotów

Usługi należy wykonywać przy wykorzystaniu dwusilnikowych samolotów odrzutowych lub dwusilnikowych samolotów turbośmigłowych, o liczbie miejsc nie mniejszej niż 45.

Rozkład lotów

Harmonogram lotów powinien umożliwiać pasażerom podróżującym w celach służbowych podróży w dwie strony w ciągu jednego dnia z możliwością pozostania w miejscu przeznaczenia (zarówno w Grenoble, jak i w Paryżu) przynajmniej przez osiem godzin.

Sprzedaż biletów lotniczych

Sprzedaż biletów lotniczych powinna odbywać się przynajmniej w jednym komputerowym systemie rezerwacji.

Ciągłość wykonywania usług

Z wyjątkiem przypadków działania siły wyższej, liczba lotów odwołanych z winy przewoźnika nie powinna przekraczać rocznie 3 % liczby zaplanowanych lotów. Ponadto przewoźnik może wstrzymać wykonywanie usług wyłącznie po uprzednim powiadomieniu z co najmniej sześciomiesięcznym wyprzedzeniem.

Wspólnotowych przewoźników informuje się, że prowadzenie działalności bez uwzględnienia zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych może skutkować karami administracyjnymi i/lub sankcjami prawnymi.

3. Ponadto informuje się, iż w porcie lotniczym Paryż (Orly) zarezerwowano przydział czasu na start lub lądowanie dla regularnych usług krajowych na trasie Grenoble (Saint Geoirs) — Paryż (Orly), zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 793/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. Przewoźnicy lotniczy zainteresowani powyższą trasą mogą uzyskać wszelkie informacje dotyczące przydziału czasu na start lub lądowanie u koordynatora paryskich portów lotniczych.

Zmiana wprowadzona przez Francję dotycząca zobowiązań nałożonych z tytułu wykonywania usług publicznych w zakresie regularnych usług lotniczych między portami lotniczymi Francji a portami Gwadelupy, Gujany, Martyniki i Wyspy Reunion

(2005/C 149/04)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych, Francja podjęła decyzję o zmianie, począwszy od dnia 1 lipca 2005 r., zobowiązań nałożonych z tytułu wykonywania usług publicznych w zakresie regularnych usług lotniczych między wszystkimi portami lotniczymi Francji a portami lotniczymi Gwadelupy, Gujany, Martyniki i Wyspy Reunion, opublikowaną w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* nr C 243 z dnia 9 sierpnia 1997 r. oraz *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nr C 69 z dnia 22 marca 2003 r.

2. Zobowiązania nałożone z tytułu wykonywania usług publicznych, których począwszy od 1 lipca 2005 r. musi przestrzegać każdy z przewoźników regularnych połączeń lotniczych na wymienionych trasach, przede wszystkim ze względu na położenie wyspiarskie i oddalenie regionów, o których mowa, są następujące:

2.1. Dotyczące programu eksploatacji

Pomiędzy wszystkimi portami lotniczymi kontynentalnej części Francji i jej departamentami zamorskimi:

Usługi muszą być zapewnione przez cały rok.

Usługi muszą być wykonywane co najmniej z częstotliwością tygodniową obejmującą wszystkie porty lotnicze kontynentalnej części Francji. Ponadto w jednym sezonie lotniczym średnia oferowana tygodniowa zdolność przewozowa przez cztery tygodnie gdy jest ona najniższa nie może być mniejsza niż jedna czwarta średniej oferowanej tygodniowej zdolności przewozowej w czasie czterech tygodni gdy jest ona najwyższa.

Realizowana zdolność przewozowa musi być dostosowana do zapotrzebowania ze szczególnym uwzględnieniem rozkładu wakacji, ferii szkolnych i świąt.

W przypadku gdy łączna oferta wszystkich przewoźników uczestniczących w przewozach nie zaspakaja zapotrzebowania, szczególnie w okresach szczytowego nasilenia ruchu, władze Francji zastrzegają sobie możliwość zmiany lub uściślenia obecnych zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych z wyprzedzeniem trzech miesięcy i po konsultacjach z zainteresowanymi przewoźnikami, zgodnie z przepisami art. 4 rozporządzenia nr 2408/92 (EWG).

W przypadku gwałtownego i znacznego obniżenia oferty wynikłego z przerwania świadczenia usług przez jednego z przewoźników bez zachowania uprzedniego powiadomienia, o którym mowa w pkt 2.4, które w znacznym stopniu wpływa

na ciągłość świadczenia usług, przewoźnicy uczestniczący w przewozach podejmą niezbędne kroki w celu jak najszybszego dostosowania swoich ofert.

Szczegółowy program eksploatacji (obejmujący w szczególności rozkład lotów, typy i zdolności przewozowe samolotów, jak również ofertę tygodniową) na każdy sezon lotniczy należy przesłać do ministra odpowiedzialnego za cywilny transport lotniczy co najmniej miesiąc przed rozpoczęciem eksploatacji i/lub każdym sezonem lotniczym, pod następującą adres:

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

Zdolność przewozowa, którą muszą łącznie zapewnić wszyscy przewoźnicy pomiędzy portem lotniczym Paryż (Orly) i każdym z czterech departamentów zamorskich, musi obejmować, w dwóch kolejnych sezonach lotniczych, co najmniej następującą liczbę miejsc:

- 1 100 000 w połączeniach z Gwadelupą,
- 183 000 w połączeniach z Gujaną,
- 1 000 000 w połączeniach z Martyniką,
- 660 000 w połączeniach z Wyspą Reunion.

Ponadto informuje się, iż w porcie lotniczym Paryż (Orly) zarezerwowano przydział czasu na start lub lądowanie dla regularnych usług obsługujących trasy do czterech departamentów zamorskich, zgodnie z art. 9 zmienionego rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. ustanawiającego wspólne zasady przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty. Przewoźnicy lotniczy zainteresowani powyższymi połączeniami mogą uzyskać wszelkie informacje dotyczące przydziału czasu na start lub lądowanie u koordynatora paryskich portów lotniczych.

2.2. Dotyczące taryf

Taryfy proponowane pasażerom muszą zostać opublikowane.

Dzieci poniżej dwóch lat, dzieci pomiędzy drugim a dwunastym rokiem życia oraz między dwunastym a osiemnastym rokiem życia powinny bez ograniczeń móc korzystać ze zniżek w wysokości co najmniej odpowiednio 90 %, 33 % oraz 20 % w stosunku do cen stosowanych w tych samych warunkach za lot dla osoby dorosłej, bez względu na to czy podróżują same czy nie.

Przewoźnik musi dołożyć wszelkich starań, aby zapewnić możliwość wylotu w pierwszej kolejności osobom, które muszą pilnie udać się w podróż z powodu śmierci krewnego w linii wstępnej lub zstępnej w pierwszym stopniu pokrewieństwa. Po okazaniu kopii świadectwa zgonu, osoby takie korzystają z najkorzystniejszej dostępnej taryfy na dany lot, bez konieczności spełnienia warunków związanych z tą taryfą.

Przewoźników lotniczych informuje się, że władze Francji przewidziały przyznanie pewnym kategoriom pasażerów pomocy o charakterze socjalnym.

2.3. Dotyczące ewakuacji medycznych i kataklizmów

W każdych okolicznościach ewakuacje medyczne muszą mieć zapewnione pierwszeństwo w stosunku do pozostałych pasażerów, pierwszym odlatującym samolotem na danej trasie. Ogólne warunki stosowane w tym transporcie przedstawia Załącznik.

Ponadto w przypadku wystąpienia kataklizmu przewoźnicy zrobią wszystko co w ich mocy aby jak najszybciej przywrócić połączenia i dostosować je do potrzeb w zakresie transportu.

2.4. Dotyczące odwoływania lotów

Wszelkie odwołania lotów podlegają uprzedniej notyfikacji w dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego.

Z wyjątkiem przypadków działania siły wyższej, liczba lotów odwołanych z winy przewoźnika nie powinna przekraczać w sezonie lotniczym IATA 10 % liczby lotów zaplanowanych w programie eksploatacji.

Przewoźnik może wstrzymać wykonywanie usług wyłącznie po uprzednim, przynajmniej sześciomiesięcznym, powiadomieniu.

2.5. Dotyczące nadzoru i kontroli

Przewoźnicy lotniczy przekazują co miesiąc dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego, dla każdego obsługiwanego połączenia, zrealizowany program eksploatacji wraz ze szczegółowymi tygodniowymi danymi statystycznymi: oferty miejsc, wykonanych przelotów, liczby dzieci oraz liczby dzieci podróżujących bez opieki, z podziałem na grupy wiekowe (dzieci do dwóch lat, od dwóch do dwunastu lat i od dwunastu do osiemnastu lat). Ponadto przedsiębiorstwa dostarczają trzy razy do roku dane statystyczne dotyczące części składowych oferty i podziału na poszczególne klasy taryf, jak również zestawienie zawierające liczbę przewiezionych osób, stosowanie poszczególnych taryf, informacje na temat polityki handlowej stosowanej w stosunku do osób chorych, niepełnosprawnych lub rannych, osób im towarzyszących, jak również osób podróżujących z powodu zgonu osoby bliskiej.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. j) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 przewoźnik może przystąpić do „sprzedaży miejsc” (tzn. bezpośredniej ogólnie dostępnej sprzedaży miejsc prowadzonej przez niego lub upoważnionego agenta lub firmę czarterującą, z wyjątkiem wszystkich innych pochodnych usług takich jak zakwaterowanie) tylko wtedy gdy dana usługa lotnicza spełnia wszystkie wymagania w ramach zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych.

Zobowiązaniom tym nie podlegają następujące usługi publiczne:

- loty czarterowe, na które wszystkie miejsca są rozprowadzane w formie sprzedaży ryczałtowej,
- loty wyłącznie transportu towarowego,
- loty samolotów o liczbie miejsc mniejszej niż dwadzieścia.

Wspólnotowych przewoźników informuje się, że prowadzenie działalności bez uwzględnienia zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych może skutkować sankcjami przewidzianymi obowiązującymi przepisami prawnymi.

ZAŁĄCZNIK

Załącznik dotyczący przewozu pasażerów chorych i rannych

W ramach obecnych zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych przewoźnik lotniczy musi uczestniczyć w przewozie pasażerów chorych i rannych zgodnie z zasadami i warunkami przedstawionymi poniżej.

A. Przedstawienie obowiązkowej zgody lekarskiej

Przewóz pasażera chorego lub rannego podlega obowiązkowi uzyskania uprzedniej zgody lekarza upoważnionego przez przewoźnika w następujących przypadkach:

- 1) gdy cierpi on na chorobę uznawaną przez przewoźnika za zakaźną;
- 2) gdy może on ze względu na niektóre choroby lub niepełnosprawność, zachowywać się w taki sposób lub znajdować się w takim stanie fizycznym, który może niekorzystnie wpływać na dobre samopoczucie lub wygodę innych pasażerów lub członków załogi;
- 3) gdy stanowi on potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub jego punktualności (w tym możliwość zmiany trasy lotu i nieprzewidziane lądowanie);
- 4) gdy będzie on potrzebował opieki medycznej i/lub specjalnego sprzętu aby mógł odbyć lot;
- 5) gdy podczas lotu lub z powodu lotu jego stan fizyczny może się pogorszyć.

Przewoźnik stosuje szybkie środki łączności w celu jak najszybszego przesłania zgody lekarskiej do działu rezerwacji lotów.

B. Szczególne warunki taryfowe

1. Dla wszystkich kategorii pasażerów poza wymienionymi w pkt 2 i 3 powyżej, pasażerowie korzystają z najlepszych dostępnych taryf w ramach danego lotu.
2. Dla pasażerów chorych lub rannych podróżujących na noszach:
 - pięciokrotność najlepszej dostępnej taryfy w ramach danego lotu,
 - dla osoby towarzyszącej najlepsza taryfa dostępna w ramach danego lotu.
3. Dla pasażerów z nogą w gipsie zajmujących dwa miejsca:
 - dwukrotność najlepszej dostępnej taryfy w ramach danego lotu.
4. Fotele inwalidzkie są przyjmowane bez dodatkowej opłaty i przewożone bezpłatnie.

Poprawka Francji do zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w stosunku do regularnych usług lotniczych pomiędzy portami lotniczymi w Ajaccio, Bastii, Calvi oraz Figari, z jednej strony, a portami lotniczymi w Marsylii i Nicei, z drugiej strony

(2005/C 149/05)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. Na mocy art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych, zgodnie z decyzją władz lokalnych Korsyki z dnia 31 marca 2005 r., Francja podjęła decyzję o wprowadzeniu, od dnia 30 października 2005 r., poprawek do zobowiązań z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie regularnych połączeń lotniczych między portami lotniczymi w Ajaccio, Bastii, Calvi oraz Figari, z jednej strony a portami lotniczymi w Marsylii i Nicei, z drugiej strony, opublikowanych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* C 9 z dnia 15 stycznia 2003 r.

2. Nowe zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych, uwzględniające, między innymi, wyspiarski charakter Korsyki, są następujące:

2.1. Minimalna częstotliwość lotów, rozkład lotów, flota i zdolność przewozowa

a) Między Marsylią a Ajaccio

— Częstotliwość lotów jest następująca:

- i) przynajmniej trzy loty w obie strony dziennie, od poniedziałku do piątku, oprócz dni wolnych od pracy; z jednej strony rano i wieczorem, w sposób umożliwiający podróżnym odbycie podróży w dwie strony w ciągu jednego dnia z możliwością pozostania w Ajaccio przynajmniej przez osiem godzin, a w Marsylii przynajmniej przez jedenaście godzin, z drugiej strony — w środku dnia;
- ii) w soboty i niedziele, w wymiarze przynajmniej trzech lotów w obie strony dziennie, w regularnych odstępach czasu w ciągu dnia.

— Usługi muszą być wykonywane bez międzylądowania między Ajaccio a Marsylią.

— Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:

- i) od poniedziałku do piątku, rano i wieczorem, oferowana zdolność przewozowa powinna wynosić przynajmniej 135 miejsc w każdą stronę;
- ii) oferta powinna zawierać następującą minimalną tygodniową zdolność przewozową, figurującą w opublikowanym rozkładzie lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony):

— na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa wynosi 5 000 miejsc tygodniowo, w tym 700 miejsc dziennie w soboty i w niedziele,

— do wymienionej ilości podstawowej dochodzą:

— w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 2 500 miejsc tygodniowo,

— w letnim sezonie lotniczym IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 1 500 miejsc tygodniowo;

iii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:

— w zimowym sezonie lotniczym IATA: 6 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,

— w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 6 000 miejsc w całym okresie,

— podczas letniego sezonu lotniczego IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 6 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

b) Między Marsylią a Bastią

— Częstotliwość lotów jest następująca:

- i) przynajmniej trzy loty w obie strony dziennie, od poniedziałku do piątku, oprócz dni wolnych od pracy; z jednej strony w sposób umożliwiający podróżnym odbycie podróży w dwie strony w ciągu jednego dnia z możliwością pozostania w Bastii przynajmniej przez osiem godzin, a w Marsylii przynajmniej przez jedenaście godzin, z drugiej strony — w środku dnia;
- ii) w soboty i niedziele, w wymiarze przynajmniej trzech lotów w obie strony dziennie, w regularnych odstępach czasu w ciągu dnia.

— Usługi muszą być wykonywane bez międzylądowania między Bastią a Marsylią.

— Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:

- i) od poniedziałku do piątku, rano i wieczorem, oferowana zdolność przewozowa powinna wynosić przynajmniej 135 miejsc w każdą stronę;

ii) oferta powinna zawierać następującą minimalną tygodniową zdolność przewozową, figurującą w opublikowanym rozkładzie lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony):

— na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa wynosi 5 000 miejsc tygodniowo, w tym 700 miejsc dziennie w soboty i w niedziele,

— do wymienionej ilości podstawowej dochodzą:

— w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 2 500 miejsc tygodniowo,

— w letnim sezonie lotniczym IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 1 500 miejsc tygodniowo;

iii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:

— w zimowym sezonie lotniczym IATA: 6 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,

— w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 6 000 miejsc w całym okresie,

— podczas letniego sezonu lotniczego IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 6 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

c) Między Marsylią a Calvi

— Częstotliwość lotów jest następująca:

i) w zimowym sezonie lotniczym IATA przynajmniej jeden lot w obie strony dziennie, który powinien umożliwiać, od poniedziałku do piątku, spędzenie w Marsylii od siedmiu do dziesięciu godzin dziennie, w zależności od godzin otwarcia lotniska w Calvi;

ii) przynajmniej dwa loty w obie strony dziennie w soboty, niedziele i w dni wolne od pracy;

iii) w letnim sezonie lotniczym IATA przynajmniej dwa loty w obie strony dziennie, które powinny umożliwiać, od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy, spędzenie w Marsylii od siedmiu do dziesięciu godzin dziennie, w zależności od godzin otwarcia lotniska w Calvi.

— Usługi muszą być wykonywane bez międzyrządowania między Marsylią a Calvi.

— Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:

i) oferta powinna zawierać następującą minimalną tygodniową zdolność przewozową, figurującą w opublikowanym rozkładzie lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony):

— na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa wynosi 900 miejsc tygodniowo, w tym 1 400 miejsc w letnim sezonie lotniczym IATA,

— w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września do wymienionej ilości podstawowej dochodzi: 500 miejsc tygodniowo;

ii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:

— w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,

— w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 3 800 miejsc w całym okresie,

— podczas letniego sezonu lotniczego IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 5 200 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

d) Między Marsylią a Figari

— Częstotliwość lotów jest następująca:

i) przynajmniej dwa loty w obie strony dziennie, od poniedziałku do piątku, oprócz dni wolnych od pracy, rano i wieczorem, umożliwiające pasażerom odbycie podróży w dwie strony w ciągu jednego dnia z możliwością pozostania w Marsylii od dziesięciu do trzynastu godzin, a w Figari przynajmniej siedem godzin;

ii) przynajmniej dwa loty w obie strony dziennie w soboty, niedziele i w dni wolne od pracy.

— Usługi muszą być wykonywane bez międzyrządowania między Marsylią a Figari.

- Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:
- i) oferta powinna zawierać następującą minimalną tygodniową zdolność przewozową, figurującą w opublikowanym rozkładzie lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony):
- na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa wynosi 1 400 miejsc tygodniowo i jest zwiększana do 1 600 miejsc w letnim sezonie lotniczym IATA,
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września do wymienionej ilości podstawowej dochodzi: 1 200 miejsc tygodniowo;
- ii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:
- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 3 800 miejsc w całym okresie,
 - podczas letniego sezonu lotniczego IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 5 200 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.
- Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.
- e) *Między Niceą a Ajaccio*
- Częstotliwość lotów jest następująca:
- i) przynajmniej trzy loty w obie strony dziennie, od poniedziałku do piątku, oprócz dni wolnych od pracy; z jednej strony rano i wieczorem, w sposób umożliwiający podróżnym odbycie podróży w dwie strony w ciągu jednego dnia z możliwością pozostania w Ajaccio przynajmniej przez osiem godzin, a w Nicei przynajmniej przez jedenaście godzin, z drugiej strony — w środku dnia;
- ii) przynajmniej sześć lotów w obie strony ogółem, od soboty do niedzieli.
- Usługi muszą być wykonywane bez międzylądowania między Ajaccio a Niceą.
- Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:
- i) od poniedziałku do piątku, rano i wieczorem, oferowana zdolność przewozowa powinna wynosić przynajmniej 60 miejsc w każdą stronę;
- ii) oferta powinna zawierać następującą minimalną tygodniową zdolność przewozową, figurującą w opublikowanym rozkładzie lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony):
- na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 2 500 miejsc tygodniowo,
 - do wymienionej ilości podstawowej dochodzą:
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 900 miejsc tygodniowo,
 - w letnim sezonie lotniczym IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 400 miejsc tygodniowo;
- iii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:
- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 500 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 4 000 miejsc w całym okresie,
 - podczas letniego sezonu lotniczego IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 3 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.
- Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.
- f) *Między Niceą a Bastią*
- Częstotliwość lotów jest następująca:
- i) przynajmniej trzy loty w obie strony dziennie, od poniedziałku do piątku, oprócz dni wolnych od pracy; z jednej strony rano i wieczorem, w sposób umożliwiający podróżnym odbycie podróży w dwie strony w ciągu jednego dnia z możliwością pozostania w Bastii przynajmniej przez osiem godzin, a w Nicei przynajmniej przez jedenaście godzin, z drugiej strony — w środku dnia;
- ii) przynajmniej sześć lotów w obie strony ogółem, od soboty do niedzieli.
- Usługi muszą być wykonywane bez międzylądowania między Bastią a Niceą.

- Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:
 - i) od poniedziałku do piątku, rano i wieczorem, oferowana zdolność przewozowa powinna wynosić przynajmniej 60 miejsc w każdej stronie;
 - ii) oferta powinna zawierać następującą minimalną tygodniową zdolność przewozową, figującą w opublikowanym rozkładzie lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony):
 - na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 2 500 miejsc tygodniowo,
 - do wymienionej ilości podstawowej dochodzą:
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 500 miejsc tygodniowo,
 - w letnim sezonie lotniczym IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 250 miejsc tygodniowo;
 - iii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:
 - w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 500 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 3 000 miejsc w całym okresie,
 - podczas letniego sezonu lotniczego IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 3 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.
- g) *Między Niceą a Calvi*
- Częstotliwość lotów jest następująca: przynajmniej jeden lot w obie strony dziennie.
 - Usługi muszą być wykonywane bez międzylądowania między Niceą a Calvi.
 - Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:
 - i) oferta powinna zawierać następującą minimalną tygodniową zdolność przewozową, figującą w opublikowanym rozkładzie lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony):
 - na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 550 miejsc tygodniowo,
 - do wymienionej ilości podstawowej dochodzą:
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 1 300 miejsc tygodniowo,
 - w letnim sezonie lotniczym IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 350 miejsc tygodniowo;
- h) *Między Niceą a Figari*
- Częstotliwość lotów jest następująca: przynajmniej jeden lot w obie strony dziennie.
 - Usługi muszą być wykonywane bez międzylądowania między Niceą a Figari.
 - Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:
 - ii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:
 - w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 1 500 miejsc w całym okresie,
 - podczas letniego sezonu lotniczego IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 2 200 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

ii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:

- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
- w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 2 500 miejsc w całym okresie,
- podczas letniego sezonu lotniczego IATA (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 2 200 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

2.2. Ceny

Podane ceny nie uwzględniają kosztów dystrybucji, podatków i należności *per capita* pobieranych przez państwo, władze lokalne oraz władze portu lotniczego i są przedstawione jako takie na bilecie lotniczym:

- Cena zwykła na trasie między Marsylią a Korsyką w jedną stronę może wynosić najwyżej 102 euro, a w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września — najwyżej 107 euro; na trasie między Niceą a Korsyką w jedną stronę może wynosić najwyżej 99 euro, a w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września — najwyżej 104 euro.
- Podróżni, których główne miejsce zamieszkania znajduje się na Korsyce, odbywający podróż tam i z powrotem na podstawie biletów zakupionych na Korsyce, ważnych, jeżeli pobyt poza Korsyką jest krótszy niż 40 dni, z wyjątkiem studentów miejscowych poniżej 27 roku życia, mogą przez cały rok korzystać ze stałej ceny w wysokości 42 euro za bilet w obydwie strony na trasie Marsylia-Korsyka oraz stałej ceny 39 euro za bilet w obydwie strony na trasie Nicea — Korsyka, bez ograniczeń zdolności przewozowej.
- W odniesieniu do wszystkich lotów na trasie Marsylia — Korsyka w jedną stronę pasażerowie następujących kategorii korzystają ze stałej ceny w wysokości 45 euro, która w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września wynosi 50 euro, a na trasie Nicea — Korsyka w jedną stronę — ze stałej ceny w wysokości 42 euro, która w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września wynosi 47 euro:

- i) młodzież do 25 roku życia;
- ii) osoby powyżej 60 roku życia;
- iii) studenci do 27 roku życia;
- iv) rodziny (przynajmniej dwie spokrewnione ze sobą osoby podróżujące razem);
- v) osoby niepełnosprawne.

W ramach limitu wynoszącego 50 % dziennej zdolności przewozowej przypadającej na każdy kierunek na każdej trasie, w odniesieniu do wyżej wymienionych kategorii pasażerów, przewoźnik zobowiązany jest zezwolić na sprzedaż biletów bez ograniczeń, aż do wyczerpania wszystkich dostępnych miejsc.

W odniesieniu do wyżej wymienionych kategorii pasażerów oraz mieszkańców Korsyki, przewoźnik może zażądać, aby bilety były wydawane i wykupywane w terminie proporcjonalnym do uprzedniej rezerwacji, na podstawie specjalnie sporządzonej tabeli.

W przypadku nadmiernego, nieprzewidywalnego i niezależnego od woli przewoźników wzrostu składników kosztów mających wpływ na obsługę połączeń lotniczych, podane maksymalne ceny mogą zostać podwyższone proporcjonalnie do stwierdzonego wzrostu. Przewoźnicy obsługujący połączenia są zawiadamiani o takich zmianach cen maksymalnych w terminie dostosowanym do okoliczności; ceny te są również niezwłocznie przekazywane Komisji Europejskiej dla celów publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

2.3. Ciągłość wykonywania usług

Z wyjątkiem przypadków działania siły wyższej, liczba lotów odwołanych z winy przewoźnika nie powinna przekraczać 1 % liczby lotów innych niż loty dodatkowe, przewidzianych w programie obsługi połączenia na sezon lotniczy IATA.

Zgodnie z przepisami art. 4 ust. 1 lit. c) wyżej wspomnianego rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92, każdy przewoźnik lotniczy, zamierzający eksploatować którąkolwiek z wymienionych tras musi udzielić gwarancji, że będzie eksploatował trasę przez okres dwunastu kolejnych miesięcy.

Przewoźnik może zaprzestać świadczenia usług wyłącznie w pierwszym dniu zimowego sezonu lotniczego IATA z zachowaniem co najmniej sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia.

Wspólnotowych przewoźników informuje się, że poważne i wielokrotne nieprzestrzeganie zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych może skutkować nie tylko przewidzianymi karami administracyjnymi i/lub sankcjami prawnymi, lecz również wykluczeniem tych przewoźników z uczestnictwa we wszelkich przetargach w sprawach podlegających władzom lokalnym Korsyki na okres pięciu lat.

Poprawka Francji do zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w stosunku do regularnych usług lotniczych pomiędzy portami lotniczymi w Ajaccio, Bastii, Calvi oraz Figari, z jednej strony, oraz portem lotniczym w Paryżu (Orly), z drugiej strony

(2005/C 149/06)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. Na mocy art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych, zgodnie z decyzją władz lokalnych Korsyki z dnia 31 marca 2005 r., Francja podjęła decyzję o wprowadzeniu poprawek do zobowiązań z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie regularnych połączeń lotniczych między portem lotniczym w Paryżu (Orly), z jednej strony, a portami lotniczymi w Ajaccio, Bastii, Calvi oraz Figari, z drugiej strony, opublikowanych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* C 85 z dnia 9 kwietnia 2002 r.

Zgodnie z przepisami art. 9 rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, władze Francji podjęły decyzję o zarezerwowaniu niektórych okresów na start i lądowanie w porcie lotniczym Orly dla celów wykonywania wyżej wymienionych usług.

2. Nowe zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych, uwzględniające, między innymi, wyspiarski charakter Korsyki, są następujące:

2.1. Minimalna częstotliwość lotów, rozkład lotów, flota i zdolność przewozowa

a) *Między Paryżem (Orly) a Ajaccio*

Częstotliwość lotów jest następująca:

- i) od poniedziałku do piątku, oprócz dni wolnych od pracy, w wymiarze przynajmniej trzech lotów w obie strony dziennie, których rozkład powinien umożliwiać spędzenie przynajmniej dziesięciu godzin w Paryżu i siedmiu godzin w Ajaccio;
- ii) w soboty, niedziele i dni wolne od pracy, w wymiarze przynajmniej trzech lotów w obie strony dziennie, wykonywanych w regularnych odstępach czasu w ciągu dnia.

Usługi należy wykonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turboodrzutowym.

Usługi muszą być wykonywane bez międzylądowania między Paryżem (Orly) a Ajaccio.

Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:

- i) oferowana zdolność przewozowa powinna wynosić przynajmniej 160 miejsc w letnim sezonie lotniczym IATA (w zimowym sezonie lotniczym IATA może zostać zmniejszona do 140 miejsc) w następujących przypadkach:

- od poniedziałku do piątku, oprócz dni wolnych od pracy, w każdą stronę, zarówno rano jak i wieczorem po godzinie 18.00,
- w niedzielę, chyba że następujący po niej poniedziałek jest dniem wolnym od pracy, po godzinie 18.00, na trasie Korsyka — Paryż,
- w ostatnim dniu długiego weekendu, jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed lub po sobocie lub niedzieli, po godzinie 18.00, na trasie Korsyka — Paryż,
- jeżeli pojedynczy dzień wolny od pracy wypada we wtorek, środę lub czwartek, w tym dniu wolnym od pracy po godzinie 18.00 na trasie Korsyka — Paryż;
- ii) oferta powinna zawierać następującą minimalną zdolność przewozową, figurującą w opublikowanym rozkładzie lotów (całkowita zdolność przewozowa w obie strony):
 - na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa wynosi 850 miejsc dziennie,
 - do wymienionej ilości podstawowej dochodzą:
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 1 200 miejsc dziennie,
 - od końca marca do końca października (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 600 miejsc dziennie;
- iii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:
 - pierwszy i ostatni dzień wakacji szkolnych,
 - jeżeli pojedynczy dzień wolny od pracy wypada we wtorek, środę lub czwartek, na ten dzień oraz dzień poprzedni,
 - jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed lub po sobocie lub niedzieli, na dzień poprzedzający długi weekend oraz na ostatni dzień tego długiego weekendu.

Dodatkowa minimalna zdolność przewozowa jest następująca:

- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 12 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
- podczas dziesięciu tygodni lata (od końca czerwca do początku września): 2 800 miejsc tygodniowo oraz, w zależności od roku kalendarzowego 10 000 miejsc na loty dostosowane do potrzeb wyjazdów na początku lipca, w połowie lipca, pod koniec lipca/na początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego,
- podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, z wyłączeniem dziesięciu tygodni lata: 33 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

b) Między Paryżem (Orly) a Bastią

Częstotliwość lotów jest następująca:

- i) od poniedziałku do piątku, oprócz dni wolnych od pracy, w wymiarze przynajmniej trzech lotów w obie strony dziennie, których rozkład powinien umożliwiać spędzenie przynajmniej dziesięciu godzin w Paryżu i siedmiu godzin w Bastii;
- ii) w soboty, niedziele i dni wolne od pracy, w wymiarze przynajmniej trzech lotów w obie strony dziennie, w regularnych odstępach czasu w ciągu dnia.

Usługi należy wykonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turboodrzutowym.

Usługi muszą być wykonywane bez międzylądowania między Paryżem (Orly) a Bastią.

Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:

- i) oferowana zdolność przewozowa powinna wynosić przynajmniej 160 miejsc w letnim sezonie lotniczym IATA (w zimowym sezonie lotniczym IATA może zostać zmniejszona do 140 miejsc) w następujących przypadkach:
 - od poniedziałku do piątku, oprócz dni wolnych od pracy, w każdą stronę, zarówno rano jak i wieczorem po godzinie 18.00,
 - w niedzielę, chyba że następujący po niej poniedziałek jest dniem wolnym od pracy, po godzinie 18.00 na trasie Korsyka — Paryż,
 - w ostatnim dniu długiego weekendu, jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed lub po sobocie lub niedzieli, po godzinie 18.00, na trasie Korsyka — Paryż,

— jeżeli pojedynczy dzień wolny od pracy wypada we wtorek, środę lub czwartek, w tym dniu wolnym od pracy po godzinie 18.00, na trasie Korsyka — Paryż;

ii) oferta powinna zawierać następującą minimalną zdolność przewozową, figurującą w opublikowanym rozkładzie lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony):

— na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa wynosi 850 miejsc dziennie,

— do wymienionej ilości podstawowej dochodzą:

— w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 800 miejsc dziennie,

— od końca marca do końca października (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 250 miejsc dziennie;

iii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych i świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:

— pierwszy i ostatni dzień wakacji szkolnych,

— jeżeli pojedynczy dzień wolny od pracy wypada we wtorek, środę lub czwartek, na ten dzień oraz dzień poprzedni,

— jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed lub po sobocie lub niedzieli, na dzień poprzedzający długi weekend oraz na ostatni dzień tego długiego weekendu.

Dodatkowa minimalna zdolność przewozowa jest następująca:

— w zimowym sezonie lotniczym IATA: 10 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,

— podczas dziesięciu tygodni lata (od końca czerwca do początku września): 2 000 miejsc tygodniowo oraz, w zależności od roku kalendarzowego 10 000 miejsc na loty dostosowane do potrzeb wyjazdów na początku lipca, w połowie lipca, pod koniec lipca/na początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego,

— podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, z wyłączeniem dziesięciu tygodni lata: 33 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

c) *Między Paryżem (Orly) a Calvi*

Częstotliwość lotów jest następująca:

- i) w zimowym sezonie lotniczym IATA, w wymiarze przynajmniej pięciu lotów w obie strony tygodniowo, z których trzy odbywają się od piątku do niedzieli a jeden w środku tygodnia, umożliwiających przewóz przynajmniej 140 pasażerów w każdą stronę podczas każdego dnia, w którym odbywają wspomniane się loty;
- ii) w letnim sezonie lotniczym IATA, w wymiarze przynajmniej jednego lotu w obie strony dziennie, umożliwiającego przewóz przynajmniej 140 pasażerów.

Usługi należy wykonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turboodrzutowym.

Usługi muszą być wykonywane bez międzylądowania między Paryżem (Orly) a Calvi.

Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:

- i) oferta powinna zawierać następującą minimalną zdolność przewozową, figurującą w opublikowanym rozkładzie lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony):
 - na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa wynosi 1 400 miejsc tygodniowo,
 - w okresie od końca marca do końca października, minimalna zdolność przewozowa powinna umożliwiać przewóz przynajmniej 140 pasażerów w godzinach popołudniowych w następujących przypadkach:
 - w piątek na trasie Paryż-Calvi,
 - w niedzielę, chyba że następujący po niej poniedziałek jest dniem wolnym od pracy, na trasie Calvi-Paryż,
 - jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed lub po sobocie lub niedzieli, w dniu poprzedzającym długi weekend na trasie Paryż-Calvi, a w ostatnim dniu tego długiego weekendu na trasie Calvi-Paryż,
 - jeżeli pojedynczy dzień wolny od pracy wypada we wtorek, środę lub czwartek, w przeddzień dnia wolnego od pracy na trasie Paryż-Calvi, jak również w tym dniu wolnym od pracy na trasie Calvi — Paryż;
 - do wymienionej ilości podstawowej dochodzą:
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 2 800 miejsc dziennie,
 - od końca marca do końca października (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 650 miejsc dziennie;

ii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:

- pierwszy i ostatni dzień wakacji szkolnych,
- jeżeli pojedynczy dzień wolny od pracy wypada we wtorek, środę lub czwartek, na ten dzień oraz dzień poprzedni,
- jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed lub po sobocie lub niedzieli, na dzień poprzedzający długi weekend oraz na ostatni dzień tego długiego weekendu.

Dodatkowa minimalna zdolność przewozowa jest następująca:

- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 2 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
- podczas dziesięciu tygodni lata (od końca czerwca do początku września): 1 900 miejsc tygodniowo oraz, w zależności od roku kalendarzowego 7 300 miejsc na loty dostosowane do potrzeb wyjazdów na początku lipca, w połowie lipca, pod koniec lipca/początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego,
- podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, z wyłączeniem dziesięciu tygodni lata: 15 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

d) *Między Paryżem (Orly) a Figari*

Częstotliwość lotów jest następująca:

- i) w zimowym sezonie lotniczym IATA, w wymiarze przynajmniej pięciu lotów w obie strony tygodniowo, z których trzy odbywają się od piątku do niedzieli, umożliwiających przewóz przynajmniej 140 pasażerów w każdą stronę podczas każdego dnia, w którym odbywają wspomniane się loty;
- ii) w letnim sezonie lotniczym IATA, w wymiarze przynajmniej siedmiu lotów w obie strony tygodniowo, umożliwiających przewóz przynajmniej 140 pasażerów w każdą stronę podczas każdego dnia, w którym odbywają wspomniane się loty.

Usługi należy wykonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turboodrzutowym.

Usługi muszą być wykonywane bez międzylądowania między Paryżem (Orly) a Figari.

Oferowana zdolność przewozowa powinna spełniać następujące warunki:

i) oferta powinna zawierać następującą minimalną zdolność przewozową, figurującą w opublikowanym rozkładzie lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony):

— na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 1 490 miejsc tygodniowo,

— na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa musi umożliwiać przewóz przynajmniej 160 pasażerów po godzinie 18.00 w następujących przypadkach:

— w piątek na trasie Paryż-Figari,

— w niedzielę, chyba że następujący po niej poniedziałek jest dniem wolnym od pracy, na trasie Figari-Paryż,

— jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed lub po sobocie lub niedzieli, w dniu poprzedzającym długi weekend na trasie Paryż-Figari oraz w ostatnim dniu tego długiego weekendu na trasie Figari-Paryż,

— jeżeli pojedynczy dzień wolny od pracy wypada we wtorek, środę lub czwartek, w przeddzień dnia wolnego od pracy na trasie Paryż-Figari, jak również w tym dniu wolnym od pracy na trasie Figari — Paryż;

— do wymienionej ilości podstawowej dochodzą:

— w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 2 800 miejsc tygodniowo,

— od końca marca do końca października (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): 650 miejsc tygodniowo;

ii) uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku w zależności od rozkładu wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz dni, w których odbywają się wyjazdy i powroty z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego IATA protokołem ustaleń z Urzędem ds. Transportu Korsyki, ze szczególnym naciskiem na:

— pierwszy i ostatni dzień wakacji szkolnych,

— jeżeli pojedynczy dzień wolny od pracy wypada we wtorek, środę lub czwartek, na ten dzień oraz dzień poprzedni,

— jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed lub po sobocie lub niedzieli, na dzień poprzedzający długi weekend oraz na ostatni dzień tego długiego weekendu.

Dodatkowa minimalna zdolność przewozowa jest następująca:

— w zimowym sezonie lotniczym IATA: 2 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,

— podczas dziesięciu tygodni lata (od końca czerwca do początku września): 1 900 miejsc tygodniowo oraz, w zależności od roku kalendarzowego 7 300 miejsc na loty dostosowane do potrzeb wyjazdów na początku lipca, w połowie lipca, pod koniec lipca/na początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego,

— podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, z wyłączeniem dziesięciu tygodni lata: 15 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Dodatkowe miejsca muszą być wystawione na sprzedaż przynajmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

2.2. Ceny

Podane ceny nie uwzględniają kosztów dystrybucji, podatków i należności *per capita* pobieranych przez państwo, władze lokalne oraz władze portu lotniczego i są przedstawione jako takie na bilecie lotniczym. Zawierają natomiast podatek od wartości dodanej (VAT) w odniesieniu do kontynentalnej części przelotu:

— Cena zwykła na trasie między Paryżem (Orly) a Korsyką w jedną stronę może wynosić najwyżej 136 euro, a w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września — najwyżej 167 euro.

— Podróżni, których główne miejsce zamieszkania znajduje się na Korsyce, odbywający podróż tam i z powrotem na podstawie biletów zakupionych na Korsyce, ważnych, jeżeli pobyt poza Korsyką jest krótszy niż 40 dni, z wyjątkiem studentów miejscowych poniżej 27 roku życia, mogą przez cały rok korzystać ze stałej ceny w wysokości 136 euro za bilet w obydwie strony na trasie Paryż (Orly) — Korsyka, bez ograniczeń zdolności przewozowej.

- W odniesieniu do wszystkich lotów na trasie Paryż (Orly) — Korsyka w jedną stronę pasażerowie następujących kategorii korzystają ze stałej ceny w wysokości 75 euro, która w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września wynosi 86 euro:
- i) młodzież do 25 roku życia;
 - ii) osoby powyżej 60 roku życia;
 - iii) studenci do 27 roku życia;
 - iv) rodziny (przynajmniej dwie spokrewnione ze sobą osoby podróżujące razem);
 - v) osoby niepełnosprawne.

W ramach limitu wynoszącego 50 % dziennej zdolności przewozowej przypadającej na każdy kierunek na każdej trasie, w odniesieniu do wyżej wymienionych kategorii pasażerów, przewoźnik zobowiązany jest zezwolić na sprzedaż biletów bez ograniczeń, aż do wyczerpania wszystkich dostępnych miejsc.

W odniesieniu do wyżej wymienionych kategorii pasażerów oraz mieszkańców Korsyki, przewoźnik może zażądać, aby bilety były wydawane i wykupywane w terminie proporcjonalnym do uprzedniej rezerwacji, na podstawie specjalnie sporządzonej tabeli.

W przypadku nadmiernego, nieprzewidywalnego i niezależnego od woli przewoźników wzrostu składników kosztów mających wpływ na obsługę połączeń lotniczych, podane maksymalne ceny mogą zostać podwyższone proporcjonalnie do stwierdzonego wzrostu. Przewoźnicy obsługujący

połączenia są zawiadamiani o takich zmianach cen maksymalnych w terminie dostosowanym do okoliczności; ceny te są również niezwłocznie przekazywane Komisji Europejskiej dla celów publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

2.3. Ciągłość wykonywania usług

Z wyjątkiem przypadków działania siły wyższej, liczba lotów odwołanych z winy przewoźnika nie powinna przekraczać 1 % liczby lotów przewidzianych w programie obsługi połączenia na sezon lotniczy IATA.

Zgodnie z przepisami art. 4 ust. 1 lit. c) wyżej wspomnianego rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92, każdy przewoźnik lotniczy, zamierzający eksploatować którąkolwiek z wymienionych tras musi udzielić gwarancji, że będzie eksploatował trasę przez okres dwunastu kolejnych miesięcy.

Przewoźnik może zaprzestać świadczenia usług wyłącznie w pierwszym dniu zimowego sezonu lotniczego IATA z zachowaniem co najmniej sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia.

Wspólnotowych przewoźników informuje się, że poważne i wielokrotne nieprzestrzeganie zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych może skutkować nie tylko przewidzianymi karami administracyjnymi i/lub sankcjami prawnymi, lecz również wykluczeniem tych przewoźników z uczestnictwa we wszelkich przetargach w sprawach podlegających władzom lokalnym Korsyki na okres pięciu lat.

Zniesienie przez Francję zobowiązań z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie regularnych usług lotniczych między: Korsyką, z jednej strony, a Lyonem i Montpellier, z drugiej strony

(2005/C 149/07)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych, Francja, zgodnie z decyzją władz lokalnych Korsyki z dnia 31 marca 2005 r. podjęła decyzję o zniesieniu od dnia 30 października 2005 r. zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie regularnych usług lotniczych:

- między Lyonem, z jednej strony a Ajaccio, Bastią, Calvi i Figari, z drugiej strony, opublikowanych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nr C 297 z dnia 19 października 2000 r.;
 - między Montpellier i Ajaccio oraz między Montpellier i Bastią, opublikowanych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nr C 9 z dnia 15 stycznia 2003 r.
-

Uprzednie zgłoszenie koncentracji
(Sprawa nr COMP/M.3845 — PAI/Chr. Hansen)

(2005/C 149/08)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. W dniu 13 czerwca 2005 r. do Komisji wpłynęło zgłoszenie planowanej koncentracji, dokonane na podstawie art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004⁽¹⁾, zgodnie z którym przedsiębiorstwo PAI partners S.A.S. („PAI”, Francja) nabywa kontrolę nad całością działalności związanej z produkcją składników spożywczych, pod zbiorczą nazwą Chr. Hansen („Chr. Hansen”), należącą do przedsiębiorstwa Chr. Hansen Holding A/S („Chr. Hansen A/S”, Dania) w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) wymienionego rozporządzenia w drodze zakupu akcji oraz aktywów.

2. Dziedziny działalności gospodarczej zainteresowanych przedsiębiorstw są następujące:

— przedsiębiorstwo PAI: prywatny fundusz inwestycyjny,

— przedsiębiorstwo Chr. Hansen: produkcja i sprzedaż składników spożywczych (w szczególności enzymów białkowych, kultur białkowych, barwników naturalnych oraz aromatów).

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, zastrzegając sobie jednocześnie prawo do ostatecznej decyzji w tej kwestii, iż zgłoszona transakcja może wchodzić w zakres zastosowania rozporządzenia (WE) nr 139/2004.

4. Komisja zaprasza zainteresowane strony trzecie do przedłożenia jej ewentualnych uwag o planowanej koncentracji.

Spostrzeżenia te muszą dotrzeć do Komisji nie później niż w ciągu 10 dni od daty niniejszej publikacji. Mogą one zostać nadesłane Komisji za pomocą faksu (na nr (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, z zaznaczonym numerem referencyjnym: COMP/M.3845 — PAI/Chr. Hansen, na adres:

European Commission
Directorate-General for Competition,
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji
(Sprawa nr COMP/M.3812 — Goldman Sachs/Euramax)

(2005/C 149/09)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

W dniu 6 czerwca 2005 r. Komisja podjęła decyzję o nie sprzeciwianiu się wyżej wymienionej koncentracji oraz uznaniu jej za zgodną z regułami wspólnego rynku. Powyższa decyzja zostaje wydana na mocy art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji jest dostępny wyłącznie w języku angielskim i będzie opublikowany po uprzednim usunięciu ewentualnych tajemnic handlowych przedsiębiorstw. Tekst decyzji będzie dostępny:

- na stronie internetowej: Europa — Dyrekcja Generalna do spraw Konkurencji (<http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/>). Strona ta została wyposażona w różnorodne opcje wyszukiwania, takie jak spis firm, numerów spraw, dat oraz spis sektorów przemysłowych, które mogą być pomocne w znalezieniu poszczególnych decyzji w sprawach połączeń,
 - w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex, pod numerem dokumentu 32005M3812. EUR-Lex pozwala na dostęp on-line do dokumentacji prawa Europejskiego. (<http://europa.eu.int/eur-lex/lex>)
-

III

(Powiadomienia)

KOMISJA

PROGRAM LIFE 2005-2006
Zaproszenie do składania projektów

(2005/C 149/10)

Komisja zaprasza „osoby prawne” ustanowione w Unii Europejskiej oraz krajach kandydujących stowarzyszonych z programem LIFE do składania propozycji projektów w ramach rundy selekcyjnej 2005-2006 programu LIFE. Kraje kandydujące stowarzyszone z programem LIFE mogą wziąć udział w tej fazie zgodnie z przepisami dotyczącymi ich uczestnictwa w programie LIFE, określonymi w decyzjach przez Rady Stowarzyszenia. Obecnie: Rumunia.

Wnioski

Proponowane projekty muszą być zgłaszane na specjalnych formularzach wniosków. Informator na temat składania wniosków, zawierający szczegółowe wyjaśnienia dotyczące kryteriów kwalifikowania się projektów oraz procedur, a także wymagane formularze wniosków można pobrać ze strony internetowej Komisji pod następującym adresem:

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

Gdzie i kiedy należy zgłaszać projekty

Szczegółowe instrukcje są podane w informatorze dla każdego komponentu programu LIFE.

Niniejsze zaproszenie do składania projektów obejmuje:1. Projekty w ramach komponentu LIFE-Przyroda

Cel:

Projekty mające na celu ochronę naturalnych siedlisk oraz dzikiej fauny i flory, będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty i (wyłącznie dla krajów kandydujących) przedmiotem zainteresowania międzynarodowego.

Ostateczny termin:

- Wszystkie projekty związane z powyższym celem i pokrywające nie mniej niż 80 % budżetu LIFE-Przyroda na rok 2006 należy zgłaszać właściwym organom krajowym najpóźniej do dnia 30 września 2005 r.
- Następnie projekty zostaną przedłożone Komisji (w dwóch egzemplarzach w wersji papierowej) przez

organy krajowe najpóźniej do dnia 31 października 2005 r.

- Państwa Członkowskie i kraje kandydujące stowarzyszone z programem LIFE mogą zmienić krajowy termin składania projektów i ogólną liczbę wymaganych egzemplarzy. Do nich należy także przekazanie stosownych informacji społeczeństwu.

Dodatkowe zaproszenie do składania projektów, pokrywające aż do 20 % budżetu 2006 LIFE Przyroda, będzie ogłoszone jesienią 2005. Celem będzie wsparcie przygotowania, co najmniej, długoterminowych planów narodowych na okres 2007-2013, dążących do zachowania, w stanie sprzyjającym ich ochronie, siedlisk i/lub gatunków wymienionych w Dyrektywach Ptasiej i Siedliskowej. Zaproszenie będzie dotyczyło organów krajowych Członkowskich, odpowiedzialnych za wdrażanie Natura 2000. Proponowany ostateczny termin na składanie projektów jest dzień 31 grudnia 2005 r.

2. a) Projekty demonstracyjne w ramach komponentu LIFE-Środowisko

Cel:

Projekty demonstracyjne, które przyczyniają się do opracowania innowacyjnych i zintegrowanych technik i metod, oraz do dalszego rozwoju polityki Wspólnoty w zakresie ochrony środowiska naturalnego, i które dotyczą:

- włączania zagadnień środowiska i trwałego rozwoju do zagospodarowania i planowania przestrzennego, zwłaszcza w obszarach miejskich i przybrzeżnych, lub
- promowania zrównoważonego zarządzania zasobami wód podziemnych i powierzchniowych, lub
- minimalizowania wpływu działalności gospodarczej na środowisko, przede wszystkim poprzez opracowywanie czystych technologii oraz nacisk na zapobieganie, a także redukcję emisji gazów cieplarnianych, lub

- wspierania działań zapobiegawczych, ponownego wykorzystywania, odzysku i recyklingu wszelkiego rodzaju odpadów oraz zapewnienia racjonalnej gospodarki strumieniami odpadów, lub
- zmniejszenie środowiskowego wpływu produktów poprzez zastosowanie zintegrowanego podejścia do produkcji, dystrybucji, konsumpcji oraz obsługi produktów na końcu ich cyklu życia, a także wytwarzania produktów przyjaznych dla środowiska.

Ostateczny termin:

- Wszystkie projekty należy zgłaszać właściwym organom krajowym najpóźniej do dnia 30 września 2005 r.
- Projekty (w dwóch egzemplarzach w wersji papierowej) zostaną następnie zgłoszone Komisji przez organy krajowe najpóźniej do dnia 30 listopada 2005 r.
- Państwa Członkowskie i kraje kandydujące stowarzyszone z programem LIFE mogą zmienić krajowy termin składania projektów i ogólną liczbę wymaganych egzemplarzy. Do nich należy przekazanie stosownych informacji społeczeństwu.

2. b) Projekty przygotowawcze w ramach komponentu LIFE-Środowisko

Cel:

Projekty o charakterze przygotowawczym, przyczyniające się do rozwoju nowych wspólnotowych działań na rzecz środowiska naturalnego oraz instrumentów ochrony środowiska i/lub uaktualnienia ustawodawstwa i polityki w zakresie środowiska.

Ostateczny termin:

Projekty należy przysyłać bezpośrednio do Komisji do dnia 30 listopada 2005 r. (w dwóch egzemplarzach w

wersji papierowej). Pełna dokumentacja powinna być przesłana listem poleconym, doręczona za pośrednictwem prywatnej firmy kurierskiej lub osobiście przed upływem ostatecznego terminu na adres wskazany w informatorze dotyczącym składania wniosków. Wnioski przesłane faksem, pocztą elektroniczną, wnioski niekompletne lub przekazywane w kilku częściach nie będą akceptowane. Projekty wysłane przed upływem ostatecznego terminu, lecz otrzymane przez Komisję po 30 listopada 2005 r. nie będą uznane za kwalifikujące się do programu.

3. Projekty w ramach komponentu LIFE-Państwa trzecie

Cel:

Projekty dotyczące wsparcia technicznego, które przyczyniają się do ustanowienia środków i struktur administracyjnych, potrzebnych w sektorze środowiskowym, oraz do rozwoju polityki dotyczącej środowiska naturalnego i programów działania w kwalifikujących się państwach trzecich graniczących z Morzem Śródziemnym i Bałtykiem.

Ostateczny termin:

- Wszystkie projekty muszą zostać zgłoszone organom krajowym najpóźniej do dnia 31 października 2005 r.
- Projekty (w dwóch egzemplarzach w wersji papierowej) zostaną następnie zgłoszone Komisji przez organy krajowe najpóźniej do dnia 30 listopada 2005 r.
- Organy krajowe mogą zmienić krajowy termin składania projektów i ogólną liczbę wymaganych egzemplarzy. Do nich należy poinformowanie o tym społeczeństwa.

NO-Oslo: Regularne usługi transportu lotniczego**Unieważnienie**

(„Suplement do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej” nr S 115 z 16.6.2005 r., procedura otwarta, 113429-2005)

(2005/C 149/11)

Ministerstwo Transportu i Komunikacji, PO Box 8010 Dep, N-0030 Oslo, Norwegia. Tel. (47) 22 24 83 53. Faks (47) 22 24 56 09.

Ogłoszenie zostało unieważnione.

F-Paryż: Obsługa regularnych połączeń lotniczych**Zaproszenie do składania ofert na obsługę regularnych połączeń lotniczych ze Strasburga złożone przez Francję zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92**

(2005/C 149/12)

1. **Wstęp:** Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych, Francja podjęła decyzję o nałożeniu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w odniesieniu do regularnych połączeń lotniczych między portem lotniczym w Strasburgu, z jednej strony, a portami lotniczymi w Amsterdamie, Mediolanie i Monachium, z drugiej strony. Normy wymagane w odniesieniu do poszczególnych wymienionych połączeń zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nr C 85/04 z 9.4.2002, nr C 257/04 oraz nr C 257/05 z 25.10.2003.

Niezależnie ogłoszono zaproszenie do składania ofert w odniesieniu do każdego z następujących połączeń:

- Strasburg — Amsterdam,
- Strasburg — Mediolan (Malpensa/Linate/Bergamo),
- Strasburg — Monachium.

W odniesieniu do wyżej wymienionych połączeń, w przypadku, gdy do dnia 17 września 2005 r. żaden z przewoźników lotniczych nie rozpocznie lub nie zamierza rozpocząć świadczenia usług w zakresie regularnych połączeń lotniczych na wymienionych trasach, zgodnie z nałożonymi zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych i bez występowania o dofinansowanie, Francja, zgodnie z procedurą określoną w art. 4 ust. 1 lit. d) wymienionego rozporządzenia, podjęła decyzję o przyznaniu prawa do obsługi tego połączenia od dnia 17 października 2005 r. do dnia poprzedzającego początek letniego sezonu lotniczego IATA 2007, czyli do 24 marca 2007 r. jednemu przewoźnikowi lotniczemu wybranemu w drodze przetargu.

Przedstawione oferty mogą dotyczyć obsługi kilku wyżej wymienionych połączeń, w szczególności jeżeli mogłoby to skutkować obniżeniem całkowitej kwoty wymaganego dofinansowania. Oferty składane przez oferentów powinny zawierać wyraźne określenie wysokości sumy wnioskowanej z tytułu dofinansowania w odniesieniu do poszczególnych połączeń, przedstawione w zależności od różnych wariantów wyboru danej oferty, również gdyby wybrana została jedynie część połączeń, w odniesieniu do których złożyli ofertę.

2. **Przedmiot poszczególnych przetargów:** Świadczenie regularnych usług lotniczych w odniesieniu do każdego z połączeń wymienionych w ust. 1 powyżej, począwszy od 17 października 2005 r. zgodnie ze zobowiązaniami z tytułu wykonywania odnośnych usług publicznych, opublikowanymi w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nr C 85 z 9.4.2002 oraz w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nr C 257 z 25.10.2003.

3. **Uczestnictwo w przetargu:** W przetargu mogą uczestniczyć wszyscy wspólnotowi przewoźnicy lotniczy posiadający ważne zezwolenie eksploatacyjne wydane na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym.

4. **Procedura przetargu:** Każdy z przetargów podlega przepisom art. 4 ust. 1 lit. d), e), f), g), h) oraz i) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.

5. **Dokumentacja przetargowa:** Pełną dokumentację przetargową zawierającą szczegółowe zasady przetargu i umowę o przekazaniu prawa do świadczenia usług publicznych oraz jej załącznik techniczny (informacje na temat warunków demograficznych oraz sytuacji społeczno-gospodarczej terenu obsługiwanego przez port lotniczy w Strasburgu, badania rynku, informacje o Parlamencie Europejskim oraz tekst zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*) można uzyskać bezpłatnie pod adresem:

Ministère des affaires étrangères, Direction des affaires budgétaires et financières, Sous-direction du budget et des interventions financières, Bureau des interventions, 23, rue La Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16, Francja. Tel.: (33) 1 43 17 77 99, fax: (33) 1 43 17 77 69. E-mail: marie-francoise.luciani@diplomatie.gouv.fr

6. **Gwarancja bankowa:** Gwarancję bankową na kwotę miliona euro dostarcza bank mający siedzibę w Unii Europejskiej, o ratingu długoterminowym A+ (lub równoważnym) przyznanym przez Standard and Poors. Gwarancja ta zostanie zwolniona w przypadku kandydatów, których oferty nie zostały wybrane przez komisję przetargową. Gwarancja ma służyć jako zabezpieczenie właściwego wykonania umowy przez wybranego oferenta podczas całego okresu jej obowiązywania i zostanie zwolniona po ostatecznym rozliczeniu rachunków.

7. **Dofinansowanie:** Oferty składane przez oferentów powinny zawierać wyraźne określenie wysokości sumy wnioskowanej z tytułu dofinansowania usług świadczonych w odniesieniu do każdego połączenia w okresie objętym umową (z podziałem na pierwszy okres od dnia 17 października 2005 r. do dnia 25 marca 2006 r. oraz drugi okres od dnia 26 marca 2006 r. do dnia 24 marca 2007 r.). Wysokość rzeczywistego przyznanego dofinansowania jest ustalana co roku ex post w zależności od rzeczywistych wydatków i przychodów związanych ze świadczeniem usług, do maksymalnej kwoty określonej w ofercie.

8. **Ceny:** Składane oferty powinny określać planowane ceny, jak również oraz warunki dotyczące zmian podanych cen.
9. **Czas trwania, zmiany oraz rozwiązanie umowy:** Umowa zaczyna obowiązywać w dniu 17 października 2005 r. Wygasa w dniu poprzedzającym rozpoczęcie letniego sezonu lotniczego IATA 2007, czyli 24 marca 2007 r. Wykonywanie umowy zostanie sprawdzone we współpracy z przewoźnikiem pod koniec każdego z dwóch okresów wymienionych w art. 7. W przypadku nieprzewidzianej zmiany warunków eksploatacji, zmniejszenia może zostać kwota dofinansowania.

Zgodnie ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych opublikowanymi w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nr C 85 z dnia 9.4.2002 oraz w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nr C 257 z dnia 25.10.2003, przewoźnik może wstrzymać wykonywanie usług wyłącznie po uprzednim powiadomieniu z co najmniej sześciomiesięcznym wyprzedzeniem.

10. **Kary:** Brak przestrzegania przez przewoźnika okresu wypowiedzenia określonego w art. 9 jest karany grzywną. Wysokość grzywny oblicza się:
- w pierwszym okresie, od chwili rozpoczęcia obowiązywania umowy do dnia 25 marca 2006 r., stosując współczynnik trzy do średniego miesięcznego deficytu odnotowanego w pierwszych miesiącach świadczenia usługi, pomnożony przez ilość miesięcy niewywiązywania się,
 - w kolejnym roku, stosując współczynnik trzy do średniego miesięcznego deficytu odnotowanego we wcześniejszym okresie, pomnożony przez ilość miesięcy niewywiązywania się.

Jeżeli przewoźnik nie może wykonywać usług ze względu na przypadek zaistnienia siły wyższej, kwota dofinansowania może zostać obniżona proporcjonalnie do ilości niezrealizowanych lotów.

Jeżeli przewoźnik nie obsługuje połączenia ze względów innych niż zaistnienie siły wyższej lub w przypadku nieprzestrzegania przez przewoźnika zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej, Izba Handlowo-Przemysłowa w Strasburgu lub Ministerstwo Spraw Zagranicznych mogą:

- obniżyć kwotę dofinansowania proporcjonalnie do ilości niezrealizowanych lotów,
- zwrócić się do przewoźnika o wyjaśnienia. Jeżeli te okażą się niewystarczające, rozwiązać umowę.

Powyzsze kary są stosowane bez uszczerbku dla zastosowania przepisów art. R. 330-20 kodeksu lotnictwa cywilnego.

11. **Składanie ofert przetargowych:** Oferty należy składać do godziny 17:00 (czas lokalny) na podany adres:

Ministère des affaires étrangères, Direction des affaires budgétaires et financières, Sous-direction du budget et des interventions financières, Bureau des interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16, Francja,

najpóźniej 5 tygodni od daty opublikowania niniejszego zaproszenia do składania ofert w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, listem poleconym za potwierdzeniem odbioru (decyduje data potwierdzenia odbioru) lub składane za pokwitowaniem.

12. **Ważność zaproszenia do składania ofert:** Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 warunkiem ważności niniejszego zaproszenia do składania ofert jest fakt nieprzedstawienia przez żadnego z przewoźników wspólnotowych do dnia 17 września 2005 r. projektu obsługiwanego wymienionego połączenia od dnia 17 października 2005 r. zgodnie z nałożonymi zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych i bez występowania o jakiegokolwiek dofinansowanie.