

Dziennik Urzędowy C 273

Unii Europejskiej

Tom 51

Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

28 października 2008

<u>Powiadomienie nr</u>	<u>Spis treści</u>	<u>Strona</u>
II <i>Informacje</i>		
INFORMACJE INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ		
Komisja		
2008/C 273/01	Zezwolenie na pomoc państwa w ramach przepisów zawartych w art. 87 i 88 Traktatu WE — Przy- padki, względem których Komisja nie wnosi sprzeciwu ⁽¹⁾	1
2008/C 273/02	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer) ⁽¹⁾	5
2008/C 273/03	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.5296 — Deutsche Bank/ABN Amro Assets) ⁽¹⁾	5
2008/C 273/04	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.5322 — Marfrig/Osi Group Companies) ⁽¹⁾	6
IV <i>Zawiadomienia</i>		
ZAWIADOMIENIA INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ		
Komisja		
2008/C 273/05	Kursy walutowe euro	7
2008/C 273/06	Nowe narodowe rewersy obiegowych monet euro	8



ZAWIADOMIENIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

2008/C 273/07	Zmiana wprowadzona przez Francję dotycząca obowiązku użyteczności publicznej w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych pomiędzy Ajaccio, Bastią, Calvi oraz Figari z jednej strony a Paryżem (Orly) z drugiej ⁽¹⁾	10
2008/C 273/08	Zmiana wprowadzona przez Francję dotycząca obowiązku użyteczności publicznej w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych pomiędzy Ajaccio, Bastią, Calvi oraz Figari z jednej strony a Marsylią i Niceą z drugiej ⁽¹⁾	16
2008/C 273/09	Komunikat Komisji w ramach wdrażania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 95/16/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących dźwigów ⁽¹⁾	23

V Ogłoszenia

PROCEDURY ADMINISTRACYJNE

Komisja

2008/C 273/10	Zaproszenie do składania wniosków w ramach programów prac na 2009 r. siódmego programu ramowego WE na rzecz badań, rozwoju technologicznego i demonstracji	26
---------------	--	----

PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

Komisja

2008/C 273/11	Zgłoszenie zamiaru koncentracji (Sprawa COMP/M.5307 — Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1 % Logement/SGRHVS) — Sprawa, która może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej ⁽¹⁾	27
2008/C 273/12	Zgłoszenie zamiaru koncentracji (Sprawa COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV) ⁽¹⁾	28
2008/C 273/13	Zgłoszenie zamiaru koncentracji (Sprawa COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV) — Sprawa, która może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej ⁽¹⁾	29

Nota do czytelnika (patrz: wewnętrzna tylna strona okładki)



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

II

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA

Zezwolenie na pomoc państwa w ramach przepisów zawartych w art. 87 i 88 Traktatu WE**Przypadki, względem których Komisja nie wnosi sprzeciwu****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/C 273/01)

Data przyjęcia decyzji	20.6.2008
Numer pomocy	N 494/07
Państwo członkowskie	Hiszpania
Region	Andalucia
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	Ayudas de investigación y desarrollo tecnologico e innovacion que se conceden por la Administración de la Junta de Andalucia
Podstawa prawna	Proyecto de Decreto XXX/2007 por el que se establece el marco regulador de las ayudas de investigación y desarrollo tecnológico e innovación que se concedan por la Junta de Andalucia
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Badania i rozwój
Forma pomocy	Dotacje bezpośrednie Dotacja na spłatę oprocentowania Gwarancja
Budżet	Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: 3 529,6 mln EUR
Intensywność pomocy	—
Czas trwania	2007-31.12.2013
Sektory gospodarki	Wszystkie sektory
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Junta de Andalucia
Inne informacje	Decyzja ta unieważnia i zastępuje decyzję z dnia 26 maja 2008 r.

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Data przyjęcia decyzji	10.10.2008
Numer pomocy	NN 51/08
Państwo członkowskie	Dania
Region	—
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	System gwarancji dla banków w Danii
Podstawa prawna	Ustawa o stabilności finansowej
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Ratowanie przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji
Forma pomocy	Gwarancja
Budżet	—
Intensywność pomocy	—
Czas trwania	10.10.2008-10.10.2010
Sektory gospodarki	Pośrednictwo finansowe
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Królestwo Danii
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Data przyjęcia decyzji	17.9.2008
Numer pomocy	N 100/08
Państwo członkowskie	Niemcy
Region	Land Hamburg
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen als Projektförderung durch die Innovationsstiftung Hamburg
Podstawa prawna	Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen als Projektförderung durch die Innovationsstiftung Hamburg
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Badania i rozwój, Innowacyjność
Forma pomocy	Dotacje bezpośrednie Dotacja podlegająca zwrotowi
Budżet	Roczne wydatki planowane w ramach programu pomocy: 10 mln EUR Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: 60 mln EUR
Intensywność pomocy	—
Czas trwania	2008-2014

Sektory gospodarki	—
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Innovationsstiftung Hamburg Habichtsraße 41 D-22305 Hamburg
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Data przyjęcia decyzji	16.7.2008
Numer pomocy	N 202/08
Państwo członkowskie	Węgry
Region	—
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	Filmszakmai támogatási program
Podstawa prawna	— A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény — A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény módosításáról szóló 2006. évi XLV törvény — A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény módosításáról szóló 2008. évi XXXVIII. törvény — A társasági adóról és osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI törvény — A mozgóképszakmai hatóság szervezetének, működésének és eljárásának részletes szabályairól 12/2008. (III. 29.) OKM-PM együttes rendelet — A nem filmgyártási célú mozgóképszakmai tevékenységek állami támogatásának szabályairól szóló .../2008. (...) OKM rendelet tervezete
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Promowanie kultury Rozwój sektorowy
Forma pomocy	Dotacje bezpośrednie Ulga podatkowa Obniżenie stawki podatku
Budżet	Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: 54 284 mln HUF
Intensywność pomocy	50 %
Czas trwania	Do 31.12.2013
Sektory gospodarki	Działalność związana z kulturą, rekreacją i sportem
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Oktatási és Kulturális Minisztérium Szalay u. 10-14 H-1055 Budapest
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Data przyjęcia decyzji	17.9.2008
Numer pomocy	N 283/08
Państwo członkowskie	Niemcy
Region	—
Nazwa (i/lub nazwa beneficjenta)	BMBF-Rahmenprogramm „Forschung für die Nachhaltigkeit II“
Podstawa prawna	Bundeshaushaltsordnung (BHO, 23, 44), Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG, 25 ff, 48-49a)
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	Badania i rozwój
Forma pomocy	Dotacje bezpośrednie
Budżet	Roczne wydatki planowane w ramach programu pomocy: — 334,1 mln EUR (2009) — 455,5 mln EUR (2010) — 438,5 mln EUR (2011) — 414 mln EUR (2012) — 419,7 mln EUR (2013) — 429,7 mln EUR (2014) Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: 2 492 mln EUR
Intensywność pomocy	—
Czas trwania	1.9.2008-31.12.2014
Sektory gospodarki	Wszystkie sektory
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) Heinemannstr. 2 D-53175 Bonn
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

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

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji**(Sprawa COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/C 273/02)

W dniu 17 października 2008 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://ec.europa.eu/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 32008M5178. EUR-Lex pozwala na dostęp on-line do dokumentacji prawa Europejskiego (<http://eur-lex.europa.eu>).

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji**(Sprawa COMP/M.5296 — Deutsche Bank/ABN Amro Assets)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/C 273/03)

W dniu 1 października 2008 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://ec.europa.eu/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 32008M5296. EUR-Lex pozwala na dostęp on-line do dokumentacji prawa Europejskiego (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji
(Sprawa COMP/M.5322 — Marfrig/Osi Group Companies)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 273/04)

W dniu 13 października 2008 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://ec.europa.eu/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 32008M5322. EUR-Lex pozwala na dostęp on-line do dokumentacji prawa Europejskiego (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Zawiadomienia)

ZAWIADOMIENIA INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII
EUROPEJSKIEJ

KOMISJA

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾**27 października 2008 r.**

(2008/C 273/05)

1 euro =

Waluta	Kurs wymiany	Waluta	Kurs wymiany		
USD	Dolar amerykański	1,246	TRY	Lir turecki	2,0949
JPY	Jen	115,75	AUD	Dolar australijski	2,0396
DKK	Korona duńska	7,4525	CAD	Dolar kanadyjski	1,5969
GBP	Funt szterling	0,8063	HKD	Dolar hong kong	9,6574
SEK	Korona szwedzka	10,096	NZD	Dolar nowozelandzki	2,3002
CHF	Frank szwajcarski	1,4438	SGD	Dolar singapurski	1,8834
ISK	Korona islandzka	305	KRW	Won	1 791,25
NOK	Korona norweska	8,815	ZAR	Rand	13,8642
BGN	Lew	1,9558	CNY	Juan renminbi	8,538
CZK	Korona czeska	24,668	HRK	Kuna chorwacka	7,2069
EEK	Korona estońska	15,6466	IDR	Rupia indonezyjska	13 643,7
HUF	Forint węgierski	271,03	MYR	Ringgit malezyjski	4,4619
LTL	Lit litewski	3,4528	PHP	Peso filipińskie	61,55
LVL	Łat łotewski	0,7093	RUB	Rubel rosyjski	34,0985
PLN	Złoty polski	3,839	THB	Bat tajlandzki	43,33
RON	Lej rumuński	3,697	BRL	Real	2,8469
SKK	Korona słowacka	30,53	MXN	Peso meksykańskie	16,4285

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

Nowe narodowe rewersy obiegowych monet euro

(2008/C 273/06)

W dniu 8 lipca 2008 r. Rada Unii Europejskiej uznała, że Republika Słowacka spełnia warunki konieczne do przyjęcia euro z dniem 1 stycznia 2009 r. ⁽¹⁾.

Od dnia 1 stycznia 2009 r. Republika Słowacka będzie zatem emitować monety euro, z zastrzeżeniem zgody Europejskiego Banku Centralnego co do wielkości emisji (zob. art. 106 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską).

Obiegowe monety euro mają status prawnego środka płatniczego w całej strefie euro. W celu poinformowania podmiotów obracających monetami w ramach swojej działalności, a także ogółu społeczeństwa Komisja ogłasza wszystkie nowe wzory monet euro ⁽²⁾.

Emitowane przez Republikę Słowacką monety o nominałach 10, 20 i 50 centów oraz monety o nominałach 1 i 2 euro będą miały nowe wspólne awersy ⁽³⁾. Monety o najmniejszych nominałach (1, 2 i 5 centów) będą emitowane z oryginalnymi wspólnymi awersami, gdyż wspólne awersy dla tych nominałów nie zostały zmienione.



1 EURO CENT



2 EURO CENT



5 EURO CENT



10 EURO CENT



20 EURO CENT



50 EURO CENT



1 EURO



2 EURO

Państwo emitujące: Republika Słowacka

Początek emisji: styczeń 2009 r.

Opis motywów:

1 EURO CENT — 2 EURO CENT — 5 EURO CENT

Pośrodku wewnętrznej części monety widnieje Krywań, szczyt w Tatrach Wysokich. Poniżej wygrawerowano nazwę kraju („SLOVENSKO”) oraz rok emisji. Pod rokiem emisji monety widnieje godło państwowe Słowacji, a obok niego znak mennicy oraz inicjał „Z” gawera Drahomíra Zobka, odpowiednio po lewej i prawej stronie. Motyw jest otoczony przez dwanaście gwiazd flagi europejskiej.

⁽¹⁾ Decyzja Rady z dnia 8 lipca 2008 r. zgodnie z art. 122 ust. 2 Traktatu w sprawie przyjęcia przez Słowację jednej waluty w dniu 1 stycznia 2009 r. (Dz.U. L 195 z 24.7.2008, s. 24).

⁽²⁾ Zob. Dz.U. C 373 z 28.12.2001 s. 1, Dz.U. C 254 z 20.10.2006, s. 6 oraz Dz.U. C 248 z 23.10.2007, s. 8 zawierające odniesienia do pozostałych monet euro.

⁽³⁾ Zob. Dz.U. C 225 z 19.9.2006, s. 7.

10 EURO CENT — 20 EURO CENT — 50 EURO CENT

Pośrodku wewnętrznej części monety widnieje zamek z Bratysławy, a na pierwszym planie, po lewej stronie, godło narodowe Słowacji. Rok emisji został umieszczony pod zamkiem. Nazwa kraju „SLOVENSKO” została wygrawerowana w formie półokręgu w dolnej części motywu. Po lewej stronie godła widnieje znak mennicy, a po prawej — inicjały JČ i PK należące do twórców projektu monety, Jána Černaja i Pavla Károlego. Motyw jest otoczony przez dwanaście gwiazd flagi europejskiej.

1 EURO — 2 EURO

Wewnętrzna część monety przedstawia podwójny krzyż na trójwzgórzu (motyw ten pochodzi z godła państwowego Słowacji), na tle stylizowanych skał. Wzdłuż krawędzi środkowego okręgu wygrawerowano nazwę kraju „SLOVENSKO” i rok emisji, odpowiednio po lewej i po prawej stronie. Obok podstawy podwójnego krzyża widnieją z jednej strony znak mennicy, a z drugiej strony inicjały IŘ twórcy projektu monety, Ivana Řeháka.

Dwanaście gwiazd flagi europejskiej umieszczonych jest na zewnętrznym otoku monety.

Napis na krawędzi monety o nominale 2 euro: SLOVENSKÁ REPUBLIKA; po napisie następują trzy symbole (gwiazda — liść lipy — gwiazda).

ZAWIADOMIENIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Zmiana wprowadzona przez Francję dotycząca obowiązku użyteczności publicznej w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych pomiędzy Ajaccio, Bastią, Calvi oraz Figari z jednej strony a Paryżem (Orly) z drugiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 273/07)

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⁽¹⁾, zgodnie z decyzjami samorządu terytorialnego Korsyki z dnia 19 czerwca 2008 r. oraz dnia 9 października 2008 r. Francja podjęła decyzję o zmianie, począwszy od dnia 29 marca 2009 r., obowiązku użyteczności publicznej nałożonego na regularne połączenia lotnicze pomiędzy Ajaccio, Bastią, Calvi oraz Figari z jednej strony a Paryżem (Orly) z drugiej, opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* C 149 z dnia 21 czerwca 2005 r.

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⁽²⁾, władze Francji podjęły decyzję o zarezerwowaniu okresów na start i lądowanie w porcie lotniczym Orly na potrzeby wykonywania wyżej wymienionych połączeń.

2. NOWY OBOWIĄZEK UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ UWZGLĘDNIAJĄCY, MIĘDZY INNYMI, WYSPIARSKI CHARAKTER KORSYKI, JEST NASTĘPUJĄCY:

2.1. Minimalna częstotliwość lotów, rozkład lotów, rodzaj statków powietrznych i zdolność przewozowa:

a) Pomiędzy Paryżem (Orly) a Ajaccio

- Częstotliwość lotów jest następująca:
 - (i) od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony, których rozkład powinien umożliwiać spędzenie przynajmniej jedenastu godzin w Paryżu i siedmiu godzin w Ajaccio;
 - (ii) w soboty, niedziele i dni wolne od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony, w regularnych odstępach czasu w ciągu dnia.
- Obsługi połączeń należy dokonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turboodrzutowym.
- Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Paryżem (Orly) a Ajaccio.
- Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:
 - (i) na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa musi oferować co najmniej

950 miejsc dziennie, z czego 170 miejsc w każdą stronę po godzinie 18.00.

Wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:

- przez dziesięć tygodni w okresie od końca czerwca do początku września: o co najmniej 1 200 miejsc dziennie,
- od końca marca do końca października (poza wymienionymi wyżej dziesięcioma tygodniami): o 500 miejsc dziennie.

(ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich), należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), ze szczególnym uwzględnieniem:

- pierwszego i ostatniego dnia wakacji szkolnych,
- w przypadku pojedynczego dnia wolnego od pracy przypadającego we wtorek, środę lub czwartek — zapewnienie połączeń tego dnia oraz dnia go poprzedzającego,
- w przypadku dnia wolnego od pracy następującego przed sobotą lub po niedzieli — zapewnienie połączeń w dzień poprzedzający długi weekend oraz 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, dodatkowe 11 500 miejsc w 2009 r. w celu ułatwienia ruchu na początku lipca, w połowie lipca, pod koniec lipca/początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8.

⁽²⁾ Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

— podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 36 000 miejsc w 2009 r. przeznaczonych na okresy największego szczytu w tym sezonie — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

— Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

b) *Pomiędzy Paryżem (Orly) a Bastią*

— Częstotliwość lotów jest następująca:

- (i) od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony, których rozkład powinien umożliwiać spędzenie przynajmniej jedenastu godzin w Paryżu i siedmiu godzin w Bastii;
- (ii) w soboty, niedziele i dni wolne od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony, w regularnych odstępach czasu w ciągu dnia.

— Połączeń należy dokonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turbodrzutowym.

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

— Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:

- (i) na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa samolotu musi oferować co najmniej 950 miejsc dziennie, z czego 170 miejsc w każdą stronę po godzinie 18:00.

Wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:

- przez dziesięć tygodni w okresie od końca czerwca do początku września: o co najmniej 800 miejsc dziennie,
- od końca marca do końca października (poza wymienionymi wyżej dziesięcioma tygodniami): o 250 miejsc dziennie.

- (ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich) należy zapewnić dodat-

kową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), ze szczególnym uwzględnieniem:

- pierwszego i ostatniego dnia wakacji szkolnych,
- w przypadku pojedynczego dnia wolnego od pracy przypadającego we wtorek, środę lub czwartek — zapewnienie połączeń tego dnia oraz dnia go poprzedzającego,
- w przypadku dnia wolnego od pracy następującego przed sobotą lub po niedzieli — zapewnienie połączeń w dzień poprzedzający długi weekend oraz 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, dodatkowe 11 500 miejsc w 2009 r. w celu ułatwienia ruchu na początku lipca, w połowie lipca, pod koniec lipca/na początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

— podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 36 000 miejsc w 2009 r. przeznaczonych na okresy największego szczytu w tym sezonie — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

— Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

c) *Pomiędzy Paryżem (Orly) a Calvi*

— Częstotliwość lotów jest następująca:

- (i) w zimowym sezonie lotniczym IATA- co najmniej pięć lotów w obie strony tygodniowo, z których trzy odbywają się od piątku do niedzieli a jeden w środku tygodnia, umożliwiając przewóz przynajmniej 140 pasażerów w każdą stronę podczas każdego dnia, w którym odbywają się wspomniane loty;

(ii) w letnim sezonie lotniczym IATA — co najmniej jeden lot w obie strony dziennie, umożliwiający przewóz co najmniej 140 pasażerów w każdą stronę.

- Przewozów należy dokonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turboodrzutowym.
- Przewozy muszą być wykonywane bez międzylądowania między Paryżem (Orly) a Calvi.
- Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:

(i) na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 1 500 miejsc tygodniowo.

W okresie od końca marca do końca października, minimalna zdolność przewozowa powinna umożliwiać przewóz co najmniej 140 pasażerów w godzinach popołudniowych w następujących konfiguracjach:

- w piątek na trasie Paryż — Calvi,
- w niedzielę na trasie Calvi — Paryż, chyba że następujący po niej poniedziałek jest dniem wolnym od pracy,
- jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed sobotą lub po 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 przypada 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.

Wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:

- przez dziesięć tygodni w okresie od końca czerwca do początku września: o co najmniej 2 800 miejsc tygodniowo,
- od końca marca do końca października (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): o 650 miejsc tygodniowo.

(ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), ze szczególnym uwzględnieniem:

- pierwszego i ostatniego dnia wakacji szkolnych,
- w przypadku pojedynczego dnia wolnego od pracy przypadającego we wtorek, środę lub czwartek — zapewnienie połączeń tego dnia oraz dnia go poprzedzającego,
- w przypadku dnia wolnego od pracy następującego przed sobotą lub po niedzieli — zapewnienie połączeń w dzień poprzedzający długi weekend oraz 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, dodatkowe 8 500 miejsc w 2009 r. w celu ułatwienia ruchu na początku lipca, w połowie lipca, pod koniec lipca/na początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.
- podczas pozostałej części sezonu lotniczego IATA w lecie 2009 r., poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 16 000 miejsc w 2009 r. przeznaczonych na okresy największego szczytu w tym sezonie — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

- Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustalen z Urzędem ds. Transportu na Korsyccie. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

d) Pomiędzy Paryżem (Orly) a Figari

- Częstotliwość lotów jest następująca:
 - (i) w zimowym sezonie lotniczym IATA — co najmniej pięć lotów w obie strony tygodniowo, z których trzy odbywają się od piątku do niedzieli a jeden w środku tygodnia, umożliwiając przewóz przynajmniej 140 pasażerów w każdą stronę podczas każdego dnia, w którym odbywają wspomniane się loty,
 - (ii) w letnim sezonie lotniczym IATA — co najmniej jeden lot dziennie w obie strony, umożliwiający przewóz przynajmniej 140 pasażerów w każdą stronę.
- Połączeń należy dokonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turboodrzutowym.
- Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Paryżem (Orly) a Figari.

— Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:

(i) na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 1 500 miejsc tygodniowo.

W okresie od końca marca do końca października, minimalna zdolność przewozowa powinna umożliwiać po godzinie 18:00 przewóz przynajmniej 140 pasażerów w następującej konfiguracji:

- w piątek na trasie Paryż — Figari,
- w niedzielę na trasie Figari — Paryż, chyba że następujący po niej poniedziałek jest dniem wolnym od pracy,
- jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed sobotą lub po 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 przypada 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.

Wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:

- przez dziesięć tygodni w okresie od końca czerwca do początku września: o co najmniej 2 800 miejsc tygodniowo,
- od końca marca do końca października (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): o 650 miejsc tygodniowo.

(ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), ze szczególnym uwzględnieniem:

- pierwszego i ostatniego dnia wakacji szkolnych,
- w przypadku pojedynczego dnia wolnego od pracy przypadającego we wtorek, środę lub czwartek — zapewnienie przewozów tego dnia oraz dnia go poprzedzającego,
- w przypadku dnia wolnego od pracy następującego przed sobotą lub po niedzieli — zapewnienie przewozów w dzień poprzedzający długi weekend oraz 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,
- w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 1 900 miejsc tygodniowo oraz, w zależności od roku kalendarzowego, dodatkowo 9 000 miejsc w 2009 r. w celu ułatwienia ruchu na początku lipca, w

połowie lipca, pod koniec lipca/na początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.,

- podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 16 000 miejsc w 2009 r. przeznaczonych na okresy największego szczytu w tym sezonie — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

- Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

2.2. Taryfy

Podane taryfy nie uwzględniają kosztów dystrybucji, podatków i należności per capita pobieranych przez państwo, samorząd terytorialny oraz władze portu lotniczego, wyszczególnionych na bilecie lotniczym. Zawierają natomiast podatek od wartości dodanej (VAT) w odniesieniu do kontynentalnej części przelotu:

- Taryfa normalna na trasie między Paryżem (Orly) a Korsyką w jedną stronę może wynosić maksymalnie 186 EUR, a w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września — maksymalnie 216 EUR.
- Rezydenci Korsyki, odbywający podróż tam i z powrotem na podstawie biletów zakupionych na Korsyce, posiadających ważność odpowiadającą pobytowi poza Korsyką krótszemu niż 40 dni, z wyjątkiem studentów-rezydentów poniżej 27 roku życia, młodzieży mieszkającej na Korsyce a uczącej się na kontynencie oraz niepełnoletnich dzieci rozwiedzionych rodziców, z których jedno mieszka na Korsyce, mogą przez cały rok korzystać ze stałej taryfy w wysokości 156 EUR za bilet w obydwie strony na trasie Paryż (Orly) — Korsyka, bez ograniczeń trasy i zdolności przewozowej.
- W odniesieniu do wszystkich połączeń w jedną stronę na trasie Paryż (Orly) — Korsyka pasażerowie następujących kategorii korzystają ze stałej taryfy wynoszącej maksymalnie 91 EUR, a w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września — zwiększonej do 102 EUR:
 - (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 na odcinek na każdej trasie, w odniesieniu do pięciu wyżej wymienionych kategorii pasażerów, przewoźnik zobowiązany jest zezwolić na sprzedaż biletów bez ograniczeń, aż do wyczerpania wszystkich dostępnych miejsc.

W odniesieniu do wszystkich kategorii pasażerów przewoźnik może zażądać, aby bilety były wydawane i wykupywane w terminie odpowiadającym dokonaniu rezerwacji, na podstawie tabeli sporządzonej we współpracy z Urzędem ds. Transportu na Korsyce.

Pasażerowie korzystający z taryfy zastrzeżonej dla rezydentów powinni mieć takie same warunki wstępu na pokład jak pasażerowie podróżujący według taryfy normalnej.

W przypadku nadmiernego, nieprzewidywalnego i niezależnego od woli przewoźników wzrostu składników kosztów mających wpływ na obsługę połączeń lotniczych, podane maksymalne taryfy mogą zostać podwyższone proporcjonalnie do stwierdzonego wzrostu. Przewoźnicy obsługujący połączenia są zawiadamiani o zmianach maksymalnych cen w terminie dostosowanym do okoliczności.

Natomiast w przypadku gdy wzrost kosztów, który spowodował podwyżkę taryf, zniknie oraz gdy zostanie to stwierdzone w takich samych warunkach, w szczególności w odniesieniu do czasu trwania, podwyżka taryf zostanie cofnięta w takim samym terminie, w jakim została wprowadzona, po powiadomieniu o tej zmianie przewoźnika.

Informacja o wszystkich taryfach musi być stale dostępna w co najmniej jednym międzynarodowym systemie rezerwacji biletów, a bilety we wszystkich oferowanych pasażerom taryfach możliwe do nabycia we wspomnianym systemie w następujących miejscach: centrum rezerwacji, biura podróży, Internet, punkty odprawy na lotnisku. Każda z tych form sprzedaży musi oferować użytkownikowi jasne i precyzyjne informacje na nośniku papierowym lub elektronicznym, zawierające obowiązujące warunki cenowe, wyrażone w kwotach po odliczeniu podatku od wartości dodanej oraz wszystkich opłat wchodzących w skład ceny, związanych z kosztami dystrybucji zależnymi od wybranej formy sprzedaży.

Przewoźnicy, bez wprowadzania systemu ograniczeń, będą musieli stworzyć odpowiednie warunki do przyjęcia następujących kategorii pasażerów:

- dzieci powyżej 4 roku życia podróżujące bez opieki (kategoria UM zgodnie z przepisami IATA), bez dodatkowych opłat taryfowych,
- pasażerowie niepełnosprawni ruchowo lub o stwierdzonym inwalidztwie (WCHR, WCHS, WCHC) mają prawo wstępu na pokład zgodnie z przepisami IATA. W tym celu przewoźnik ma obowiązek wykazać się posiadaniem dwóch zatwierdzonych par noszy. Dodatkowo, narzucone z tego tytułu opłaty, nie mogą przekraczać sumy cen za miejsca zajęte przy przewozie tej kategorii pasażerów.

Dopuszczalny, zatwierdzony przez przewoźnika, ciężar przewożonego bezpłatnie bagażu wynosi 20 kg na pasażera. Każdy dodatkowy kilogram bagażu na pasażera może podlegać wyłącznie opłacie nieprzekraczającej kwoty 3 EUR, bez względu na formę opłaty.

Przewoźnik może zawrzeć porozumienie o wzajemnym honorowaniu dokumentów przewozowych IATA dotyczące, w odniesieniu do każdej trasy, przynajmniej jednego przewoźnika obsługującego krajowe połączenia lotnicze, usług przewozów lotniczych wykonywanych z portu lotniczego w Paryżu (Orly) z możliwością kalkulacji cen i nadawania bagażu na całą trasę. Szczegółowe zasady stosowania można będzie określić w ramach okresowych protokołów ustaleń zawieranych pomiędzy przewoźnikiem a Urzędem ds. Transportu na Korsyce.

2.3. Ciągłość obsługi

Z wyjątkiem przypadków zaistnienia siły wyższej, liczba lotów odwołanych bezpośrednio 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) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92, każdy przewoźnik lotniczy zamierzający obsługiwać którekolwiek z wymienionych połączeń musi udzielić gwarancji, że będzie je obsługiwał przez okres co najmniej dwunastu kolejnych miesięcy.

Przewoźnik może zaprzestać obsługi połączeń wyłącznie z zachowaniem co najmniej sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia.

2.4. Warunki obsługi połączeń

Każdy przewoźnik wspólnotowy zamierzający obsługiwać połączenia lotnicze na którejkolwiek z tras objętej przedmiotowym obowiązkiem użyteczności publicznej powinien przedstawić szczegółowy opis sposobu wykonywania usług, zawierający w szczególności:

a) Rozkład lotów:

Rozkłady lotów (częstotliwość, rozkład godzinowy, rodzaj statku powietrznego itp.) będą podawane do wiadomości zgodnie z terminami wymienionymi w wymogach obowiązku użyteczności publicznej. Zostaną również szczegółowo określone warunki uruchomienia dodatkowych połączeń.

b) Polityka taryfowa:

Przewoźnik przedstawi szczegółową siatkę taryfową (taryfy normalne, taryfy ulgowe oraz zasady stosowania).

c) Warunki handlowe:

Przewoźnik przedstawi planowane warunki przewozu ładunków i/lub poczty, sprzedaży i systemu rezerwacji, przyjęcia dzieci podróżujących bez opieki (UM) i pasażerów niepełnosprawnych ruchowo, zgodnie z wymogami obowiązku użyteczności publicznej. Przewoźnik określi między innymi szczegółowo usługi oferowane na pokładzie i porozumienia o wzajemnym honorowaniu dokumentów przewozowych umożliwiające ewentualne przesiadki, zarówno w odniesieniu do połączeń krajowych jak i międzynarodowych.

d) *Warunki techniczne:*

Zostaną szczegółowo określone szczególne warunki umożliwiające obsługę połączeń i zapewniające ich regularność (w szczególności statki powietrzne i załogi rezerwowe).

Wspólnotowych przewoźników informuje się, że poważne i wielokrotne nieprzestrzeganie zobowiązań wynikających z przedmiotowego obowiązku użyteczności publicznej może skutkować nie tylko przewidzianymi karami administracyjnymi i/lub sankcjami prawnymi, lecz również wykluczeniem

na okres pięciu lat tych przewoźników z uczestnictwa we wszelkich przetargach w sprawach podlegających władzom lokalnym Korsyki.

e) *Warunki socjalne:*

Zgodnie z przepisami kodeksu pracy (art. L 1224-1) przewoźnik ma obowiązek poinformowania o warunkach socjalnych obowiązujących w odniesieniu do zatrudnionego personelu.

Zmiana wprowadzona przez Francję dotycząca obowiązku użyteczności publicznej w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych pomiędzy Ajaccio, Bastią, Calvi oraz Figari z jednej strony a Marsylią i Niceą z drugiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 273/08)

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 wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych⁽¹⁾, zgodnie z decyzjami samorządu terytorialnego Korsyki z dnia 19 czerwca 2008 r. oraz dnia 9 października 2008 r. Francja podjęła decyzję o zmianie, począwszy od dnia 29 marca 2009 r., obowiązku użyteczności publicznej nałożonego na regularne połączenia lotnicze pomiędzy Ajaccio, Bastią, Calvi oraz Figari z jednej strony a Marsylią i Niceą z drugiej, opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* C 149 z 21 czerwca 2005 r.

2. NOWY OBOWIĄZEK UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ UWZGLĘDNIAJĄCY W SZCZEGÓLNOŚCI WYSPIARSKI CHARAKTER KORSYKI, JEST NASTĘPUJĄCY:

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

a) *Pomiędzy Marsylią a Ajaccio:*

— Częstotliwość lotów jest następująca:

- (i) od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony, loty rano i wieczorem, których rozkład powinien umożliwiać przelot tam i zpowrotem w ciągu jednego dnia i spędzenie przynajmniej ośmiu godzin w Ajaccio i 11 w Marsylii oraz lot w środku dnia;
- (ii) w soboty, niedziele i dni wolne od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony, w regularnych odstępach czasu w ciągu dnia.

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

— Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:

- (i) od poniedziałku do piątku — podstawowa zdolność przewozowa rano i wieczorem musi wynosić co najmniej 140 miejsc;
- (ii) minimalna oferowana tygodniowa zdolność przewozowa, opublikowana w rozkładach lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony) musi być następująca:

— na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa musi wynosić co najmniej 5 250 miejsc tygodniowo, z czego 750 miejsc dziennie w soboty i niedziele;

— Wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:

- w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: o 2 650 miejsc tygodniowo,
- podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: o 1 600 miejsc tygodniowo,

(iii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich), należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony) i wynoszącą:

- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 6 300 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
- w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 6 300 miejsc na ten okres,
- podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 6 300 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

— Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

b) *Pomiędzy Marsylią a Bastią:*

— Częstotliwość lotów jest następująca:

- (i) od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony; loty rano i wieczorem, których rozkład powinien umożliwiać przelot tam i zpowrotem w ciągu jednego dnia i spędzenie przynajmniej ośmiu godzin w Bastii i 11 godzin w Marsylii oraz lot w środku dnia;

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8.

- (ii) w soboty, niedziele i dni wolne od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony, w regularnych odstępach czasu w ciągu dnia.
- Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Bastią a Marsylią.
- Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:
 - (i) od poniedziałku do piątku — podstawowa zdolność przewozowa rano i wieczorem musi wynosić co najmniej 140 miejsc;
 - (ii) minimalna oferowana tygodniowa zdolność przewozowa, opublikowana w rozkładach lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony) musi być następująca:
 - na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa musi wynosić co najmniej 5 250 miejsc tygodniowo, w tym 750 miejsc dziennie, w soboty i niedziele;
 - Wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: o 2 650 miejsc tygodniowo,
 - podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: o 1 600 miejsc tygodniowo,
 - (iii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich), należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony) uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce i wynoszącą:
 - w zimowym sezonie lotniczym IATA: 6 300 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 6 300 miejsc na ten okres,
 - podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 6 300 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

- Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione

przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

c) *Pomiędzy Marsylią a Calvi:*

- Częstotliwość lotów jest następująca:
 - (i) w czasie sezonu zimowego IATA — co najmniej jeden lot dziennie tam i z powrotem, którego rozkład powinien umożliwiać spędzenie od 7 do 10 godzin w Marsylii od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy, w zależności od godzin otwarcia portu lotniczego w Calvi;
 - (ii) w soboty, niedziele i dni wolne od pracy — co najmniej dwa loty dziennie w obie strony;
 - (iii) w czasie sezonu letniego IATA — co najmniej dwa loty dziennie tam i z powrotem, których rozkład powinien umożliwiać spędzenie od 7 do 10 godzin w Marsylii od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy, w zależności od godzin otwarcia portu lotniczego w Calvi.
- Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Marsylią a Calvi.
- Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:
 - (i) minimalna oferowana tygodniowa zdolność przewozowa, opublikowana w rozkładach lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony) musi być następująca:
 - na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa musi wynosić co najmniej 950 miejsc tygodniowo, zwiększoną do 1 500 miejsc w czasie letniego sezonu IATA;
 - W okresie 10 tygodni od końca czerwca do początku września wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo: o 550 miejsc tygodniowo,
 - (ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich), należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony) uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce i wynoszącą:
 - w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 050 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,

- w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 4 000 miejsc na ten okres,
- podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 5 500 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

- Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informatycznym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

d) *Pomiędzy Marsylią a Figari:*

- Częstotliwość lotów jest następująca:
 - (i) od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy — co najmniej dwa loty dziennie w obie strony rano i wieczorem, których rozkład powinien umożliwiać spędzenie przynajmniej dziesięciu godzin w Marsylii i siedmiu godzin w Figari;
 - (ii) w soboty, niedziele i dni wolne od pracy — co najmniej dwa loty dziennie w obie strony;
- Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Marsylią a Figari.
- Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:
 - (i) minimalna oferowana tygodniowa zdolność przewozowa, opublikowana w rozkładach lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony) musi być następująca:
 - na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 1 500 miejsc tygodniowo, zwiększone do 1 700 miejsc w czasie letniego sezonu IATA,
 - W okresie 10 tygodni od końca czerwca do początku września wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo: o 1 300 miejsc tygodniowo,
 - (ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i

powrotów z wakacji letnich), należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony) uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce i wynosi:

- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 050 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie;
- w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 4 000 miejsc na ten okres,
- podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 5 500 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

- Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informatycznym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

e) *Pomiędzy Niceą a Ajaccio:*

- Częstotliwość lotów jest następująca:
 - (i) od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony; loty rano i wieczorem, których rozkład powinien umożliwiać przelot tam i z powrotem w ciągu jednego dnia i spędzenie przynajmniej ośmiu godzin w Ajaccio i 11 godzin w Nicei oraz lot w środku dnia;
 - (ii) razem co najmniej 6 lotów tam i z powrotem od soboty do niedzieli;
 - (iii) co najmniej 3 loty tam i z powrotem w dni wolne od pracy, poza sobotami i niedzielami.
- Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Ajaccio a Niceą.
- Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:
 - (i) od poniedziałku do piątku — podstawowa zdolność przewozowa rano i wieczorem musi wynosić co najmniej 60 miejsc;

(ii) minimalna oferowana tygodniowa zdolność przewozowa, opublikowana w rozkładach lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony) musi być następująca:

- na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 2 650 miejsc tygodniowo.
- wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: o 950 miejsc tygodniowo,
 - podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: o 450 miejsc tygodniowo,

(iii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich), należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony) uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce i wynoszącą:

- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 600 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
- w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 4 200 miejsc na ten okres,
- podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 3 200 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

f) *Pomiędzy Niceą a Bastią:*

- Częstotliwość lotów jest następująca:
 - (i) od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony; loty rano i wieczorem, których rozkład powinien umożliwiać przelot tam i z powrotem w ciągu jednego dnia i spędzenie przynajmniej ośmiu godzin w Bastii i 11 godzin w Nicei oraz lot w środku dnia;
 - (ii) razem co najmniej 6 lotów tam i z powrotem od soboty do niedzieli;
 - (iii) co najmniej 3 loty tam i z powrotem w dni wolne od pracy, poza sobotami i niedzielami.
- Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Bastią a Niceą.
- Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:
 - (i) od poniedziałku do piątku — podstawowa zdolność przewozowa rano i wieczorem musi wynosić co najmniej 60 miejsc;

(ii) minimalna oferowana tygodniowa zdolność przewozowa, opublikowana w rozkładach lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony) musi być następująca:

- na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 2 650 miejsc tygodniowo,
- wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: o 550 miejsc tygodniowo,
 - podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: o 300 miejsc tygodniowo,

(iii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich), należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony) uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce i wynoszącą:

- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 600 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
- w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 3 200 miejsc na ten okres,
- podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 3 200 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

- Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

g) *Pomiędzy Niceą a Calvi:*

- Częstotliwość lotów jest następująca: co najmniej 1 lot w obie strony.
- Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Niceą a Calvi.

- Oferowana zdolność przewozowa musi spełniać następujące warunki:
 - (i) minimalna oferowana tygodniowa zdolność przewozowa, opublikowana w rozkładach lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony) musi być następująca:
 - na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 600 miejsc tygodniowo.
 - wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: o 1 400 miejsc tygodniowo,
 - podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: o 400 miejsc tygodniowo,
 - (ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich), należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony) uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce i wynosi:
 - w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 050 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 1 600 miejsc na ten okres,
 - podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 2 300 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.
- Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.
- Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.
- Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.
- h) *Pomiędzy Niceą a Figari:*
- Częstotliwość lotów jest następująca: co najmniej 1 lot dziennie w obie strony.
- Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Niceą a Figari.
 - Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:
 - (i) minimalna oferowana tygodniowa zdolność przewozowa, opublikowana w rozkładach lotów (suma zdolności przewozowej w obie strony) musi być następująca:
 - na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 600 miejsc tygodniowo.
 - wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: o 1 400 miejsc tygodniowo,
 - podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: o 400 miejsc tygodniowo.
 - (ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich), należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony) uzgodnioną przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce i wynosi:
 - w zimowym sezonie lotniczym IATA: 1 050 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
 - w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 2 650 miejsc na ten okres,
 - podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 2 300 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie.
- Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.
- Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.
- Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

2.2. Taryfy

Podane taryfy nie uwzględniają kosztów dystrybucji, podatków i należności per capita pobieranych przez państwo, samorząd terytorialny oraz władze portu lotniczego, wyszczególnionych na bilecie lotniczym:

- Taryfa normalna na trasie między Marsylią a Korsyką w jedną stronę może wynosić maksymalnie 115 EUR, a w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września — maksymalnie 120 EUR; na trasie między Niceą a Korsyką może wynosić maksymalnie 111 EUR, a w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września — maksymalnie 116 EUR.
- Rezydenci Korsyki, odbywający podróż tam i z powrotem z Korsyki na podstawie biletów zakupionych na Korsyce, posiadających ważność odpowiadającą pobytowi poza Korsyką krótszemu niż 40 dni, z wyjątkiem studentów-rezydentów poniżej 27 roku życia, młodzieży mieszkającej na Korsyce a uczącej się na kontynencie oraz niepełnoletnich dzieci rozwiedzionych rodziców, z których jedno mieszka na Korsyce, mogą przez cały rok korzystać ze stałej taryfy w wysokości 46 EUR za odcinek na trasie Marsylia — Korsyka oraz z taryfy 43 EUR za odcinek na trasie Nicea — Korsyka, bez ograniczeń trasy i zdolności przewozowej.
- W odniesieniu do połączeń Marsylia — Korsyka pasażerowie korzystający ze stałej taryfy wynoszącej maksymalnie 53 EUR za odcinek, zwiększonej do 58 EUR maksymalnie w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września oraz w odniesieniu do połączeń Nicea — Korsyka z taryfy 50 EUR za odcinek, zwiększonej do 55 EUR maksymalnie w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września należą do następujących kategorii:
 - (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 na odcinek 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 wszystkich kategorii pasażerów przewoźnik może zażądać, aby bilety były wydawane i wykupywane w terminie odpowiadającym dokonaniu rezerwacji, na podstawie tabeli sporządzonej we współpracy z Urzędem ds. Transportu na Korsyce.

Pasażerowie korzystający z taryfy zastrzeżonej dla rezydentów powinni mieć takie same warunki wstępu na pokład jak pasażerowie podróżujący według taryfy normalnej.

W przypadku nadmiernego, nieprzewidywalnego i niezależnego od woli przewoźników wzrostu składników kosztów mających wpływ na obsługę połączeń lotniczych, podane maksymalne taryfy mogą zostać podwyższone proporcjonalnie do stwierdzonego wzrostu. Przewoźnicy obsługujący połączenia są zawiadamiani o zmianach maksymalnych cen w terminie dostosowanym do okoliczności.

Natomiast w przypadku gdy wzrost kosztów, który spowodował podwyżkę taryf, zniknie oraz gdy zostanie to stwierdzone w

takich samych warunkach, w szczególności w odniesieniu do czasu trwania, podwyżka taryf zostanie cofnięta w takim samym terminie, w jakim została wprowadzona, po powiadomieniu o tej zmianie przewoźnika.

Informacja o wszystkich taryfach musi być stale dostępna w co najmniej jednym międzynarodowym systemie rezerwacji biletów, a bilety we wszystkich oferowanych pasażerom taryfach możliwe do nabycia we wspomnianym systemie w następujących miejscach: centrum rezerwacji, biura podróży, Internet, punkty odprawy na lotnisku. Każda z tych form sprzedaży musi oferować użytkownikowi jasne i precyzyjne informacje na nośniku papierowym lub elektronicznym, zawierające obowiązujące warunki cenowe, wyrażone w kwotach po odliczeniu podatku od wartości dodanej oraz wszystkich opłat wchodzących w skład ceny, związanych z kosztami dystrybucji zależnymi od wybranej formy sprzedaży.

Przewoźnicy, bez wprowadzania systemu ograniczeń, będą musieli stworzyć odpowiednie warunki do przyjęcia następujących kategorii pasażerów:

- dzieci powyżej 4 roku życia podróżujące bez opieki (kategoria UM zgodnie z przepisami IATA), bez dodatkowych opłat taryfowych,
- pasażerowie niepełnosprawni ruchowo lub o stwierdzonym inwalidztwie (WCHR, WCHS, WCHC) mają prawo wstępu na pokład zgodnie z przepisami IATA. W tym celu przewoźnik ma obowiązek wykazać się posiadaniem dwóch zatwierdzonych par noszy. Dodatkowe, narzucone z tego tytułu opłaty, nie mogą przekraczać sumy cen za miejsca zajęte przy przewozie tej kategorii pasażerów.

Dopuszczalny, zatwierdzony przez przewoźnika, ciężar przewożonego bezpłatnie bagażu wynosi 20 kg na pasażera. Każdy dodatkowy kilogram bagażu na pasażera może podlegać wyłącznie opłacie nieprzekraczającej kwoty 1 EUR, bez względu na formę opłaty.

Przewoźnik może zawrzeć porozumienie o wzajemnym honorowaniu dokumentów przewozowych IATA dotyczące, w odniesieniu do każdej trasy, przynajmniej jednego przewoźnika obsługującego krajowe połączenia lotnicze w szczególności Paryż (Orly), usług przewozów lotniczych wykonywanych z portu lotniczego w Marsylii lub Nicei, z możliwością kalkulacji cen i nadawania bagażu na całą trasę. Szczegółowe zasady stosowania można będzie określić w ramach okresowych protokołów ustaleń zawieranych pomiędzy przewoźnikiem a Urzędem ds. Transportu na Korsyce.

2.3. Ciągłość obsługi

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

Zgodnie z przepisami art. 4 ust. 1 lit. c) wspomnianego rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, każdy przewoźnik lotniczy zamierzający obsługiwać którekolwiek z wymienionych połączeń musi udzielić gwarancji, że będzie je obsługiwał przez okres co najmniej dwunastu kolejnych miesięcy.

Przewoźnik może zaprzestać obsługi połączeń wyłącznie z zachowaniem co najmniej sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia.

2.4. Warunki obsługi połączeń

Każdy przewoźnik wspólnotowy zamierzający obsługiwać połączenia lotnicze na którejkolwiek z tras objętej przedmiotowym obowiązkiem użyteczności publicznej powinien przedstawić szczegółowy opis sposobu wykonywania usług, zawierający w szczególności:

a) *Rozkład lotów:*

Rozkłady lotów (częstotliwość, rozkład godzinowy, rodzaj statku powietrznego itp.) będą podawane do wiadomości zgodnie z terminami wymienionymi w wymogach obowiązku użyteczności publicznej. Zostaną również szczegółowo określone warunki uruchomienia dodatkowych połączeń.

b) *Polityka taryfowa:*

Przewoźnik przedstawi szczegółową siatkę taryfową (taryfy normalne, taryfy ulgowe oraz zasady stosowania).

c) *Warunki handlowe:*

Przewoźnik przedstawi planowane warunki przewozu ładunków i/lub poczty, sprzedaży i systemu rezerwacji, przyjęcia dzieci podróżujących bez opieki (UM) i pasażerów niepełnosprawnych ruchowo, zgodnie z wymogami obowiązku użyteczności publicznej. Przewoźnik określi

między innymi szczegółowo usługi oferowane na pokładzie i porozumienia o wzajemnym honorowaniu dokumentów przewozowych umożliwiające ewentualne przesiadki, zarówno w odniesieniu do połączeń krajowych jak i międzynarodowych.

d) *Warunki techniczne:*

Zostaną szczegółowo określone szczególne warunki umożliwiające obsługę połączeń i zapewniające ich regularność (w szczególności statki powietrzne i załogi rezerwowe).

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

e) *Warunki socjalne:*

Zgodnie z przepisami kodeksu pracy (art. L 1224-1) przewoźnik ma obowiązek poinformowania o warunkach socjalnych obowiązujących w odniesieniu do zatrudnionego personelu.

**Komunikat Komisji w ramach wdrażania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 95/16/WE
w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących dźwigów**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Publikacja tytułów i odniesień do norm zharmonizowanych na mocy dyrektywy)

(2008/C 273/09)

ESO (*)	Odniesienie i tytuł normy zharmonizowanej (oraz dokument referencyjny)	Pierwsza publikacja DzU	Odniesienie do normy zastąpionej	Data ustania domniemania zgodności normy zastąpionej Przypis 1
CEN	EN 81-1:1998 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów — Część 1: Dźwigi elektryczne	31.3.1999	—	
	EN 81-1:1998/A2:2004	6.8.2005	Przypis 3	Termin minął (6.8.2005)
	EN 81-1:1998/A1:2005	2.8.2006	Przypis 3	Termin minął (2.8.2006)
	EN 81-1:1998/AC:1999			
CEN	EN 81-2:1998 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów — Część 2: Dźwigi hydrauliczne	31.3.1999	—	
	EN 81-2:1998/A2:2004	6.8.2005	Przypis 3	Termin minął (6.8.2005)
	EN 81-2:1998/A1:2005	2.8.2006	Przypis 3	Termin minął (2.8.2006)
	EN 81-2:1998/AC:1999			
CEN	EN 81-28:2003 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów — Dźwigi osobowe i towarowe — Część 28: Zdalne alarmowanie w dźwigach osobowych i towarowych	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-58:2003 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów — Badania i próby — Część 58: Próba odporności ogniowej drzwi przystankowych	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-70:2003 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów — Szcze- gólne zastosowania dźwigów osobowych i towarowych — Część 70: Dostępność dźwigów dla osób, w tym osób niepełnosprawnych	6.8.2005	—	
	EN 81-70:2003/A1:2004	6.8.2005		
CEN	EN 81-71:2005 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów — Szcze- gólne zastosowania dźwigów osobowych i towarowych — Część 71: Dźwigi odporne na wandalizm	11.10.2007	—	
	EN 81-71:2005/A1:2006	11.10.2007	Przypis 3	11.10.2007

ESO ⁽¹⁾	Odniesienie i tytuł normy zharmonizowanej (oraz dokument referencyjny)	Pierwsza publikacja DzU	Odniesienie do normy zastąpionej	Data ustania domniemania zgodności normy zastąpionej Przepis 1
CEN	EN 81-72:2003 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów — Szczególne zastosowania dźwigów osobowych i towarowych — Część 72: Dźwigi pożarowe	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-73:2005 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów — Szczególne zastosowania dźwigów osobowych i towarowych — Część 73: Funkcjonowanie dźwigów w przypadku pożaru	2.8.2006	—	
CEN	EN 12016:2004 Kompatybilność elektromagnetyczna — Dźwigi, schody i chodniki ruchome — Odporność	6.8.2005	EN 12016:1998	Termin minął (30.6.2006)
	EN 12016:2004/A1:2008	Pierwsza publikacja	Przepis 3	28.12.2009
CEN	EN 12385-3:2004 Liny stalowe — Bezpieczeństwo — Część 3: Informacje dotyczące użytkowania i obsługi	11.10.2007	—	
	EN 12385-3:2004/A1:2008	Pierwsza publikacja	Przepis 3	28.12.2009
CEN	EN 12385-5:2002 Liny stalowe — Bezpieczeństwo — Część 5: Liny splotkowe dla dźwigów	6.8.2005	—	
	EN 12385-5:2002/AC:2005			
CEN	EN 13015:2001 Konserwacja dźwigów i schodów ruchomych — Zasady opracowywania instrukcji konserwacji	10.2.2004	—	
	EN 13015:2001/A1:2008	Pierwsza publikacja	Przepis 3	28.12.2009
CEN	EN 13411-7:2006 Zakończenia lin stalowych — Bezpieczeństwo — Część 7: Symetryczne nasadki klinowe	13.12.2006	—	

(¹) ESO: Europejskie organizacje normalizacyjne:

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

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

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

Przepis 1 Data ustania domniemania zgodności jest zasadniczo datą wycofania („dow”) określoną przez europejskie organizacje normalizacyjne. Zwraca się jednak uwagę użytkowników tych norm na fakt, że w niektórych szczególnych przypadkach data ustania i data domniemania mogą nie być tożsame.

Przepis 3 W przypadku zmian, normą, do której dokonuje się odniesienia jest EN CCCC:YYYY, z wcześniejszymi zmianami, o ile takie miały miejsce, oraz nowa przytoczona zmiana. Zastąpiona norma (kolumna 3) składa się zatem z EN CCCC:YYYY z wcześniejszymi zmianami, o ile takie miały miejsce, ale nowa przytoczona zmiana nie wchodzi w jej skład. W określonym dniu ustaje domniemanie zgodności normy zastąpionej z wymogami zasadniczymi dyrektywy.

UWAGA:

- Wszelkie informacje na temat dostępności norm można uzyskać w europejskich organizacjach normalizacyjnych lub w krajowych organach normalizacyjnych, których lista znajduje się w załączniku do dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾, zmienionej dyrektywą 98/48/WE ⁽²⁾.
- Publikacja odniesień w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nie oznacza, że normy są dostępne we wszystkich językach Wspólnoty.
- Lista ta zastępuje wszystkie poprzednie listy opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja czuwa nad uaktualnianiem listy.

Więcej informacji na temat zharmonizowanych norm można uzyskać pod następującym adresem:
<http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/>

⁽¹⁾ Dz.U. L 204, 21.7.1998, str. 37.

⁽²⁾ Dz.U. L 217, 5.8.1998, str. 18.

V

(Ogłoszenia)

PROCEDURY ADMINISTRACYJNE

KOMISJA

Zaproszenie do składania wniosków w ramach programów prac na 2009 r. siódmego programu ramowego WE na rzecz badań, rozwoju technologicznego i demonstracji

(2008/C 273/10)

Niniejszym zawiadamia się o rozpoczęciu procedury zaproszenia do składania wniosków w ramach programów prac „Możliwości” na 2009 r. siódmego programu ramowego Wspólnoty Europejskiej na rzecz badań, rozwoju technologicznego i demonstracji (2007–2013).

Przyjmowane są wnioski dotyczące wyszczególnionych niżej zaproszeń. Terminy i budżet określone są w tekście każdego zaproszenia, opublikowanym na stronie internetowej CORDIS.

Program szczegółowy „Możliwości”

Część	Identyfikator zaproszenia
4. Potencjał naukowo-badawczy	FP7-REGPOT-2009-1
	FP7-REGPOT-2009-2

Wymienione zaproszenia do składania wniosków dotyczą programów prac przyjętych decyzjami Komisji C(2008) 4566 z dnia 26 sierpnia 2008 r.

Zasady dotyczące zaproszeń do składania wniosków, programy prac oraz wskazówki dla wnioskodawców zamieszczono na stronie internetowej CORDIS: <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>

PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA

Zgłoszenie zamiaru koncentracji

(Sprawa COMP/M.5307 — *Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1 % Logement/SGRHVS*)

Sprawa, która może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 273/11)

1. W dniu 16 października 2008 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwa *Accueil Partenaires*, („*Accueil Partenaires*”, Francja), należące do grupy *ACCOR* („*Accor*”, Francja), a także *Caisse des Dépôts et Consignations* („*CDC*”, Francja) oraz *RHVS 1 % Logements* („*RHVS*”, Francja) przejmują w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady wspólną kontrolę nad przedsiębiorstwem *SGRHVS* („*SGRHVS*”, Francja) w drodze zakupu udziałów/akcji w nowo utworzonej spółce *joint venture*.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:

- w przypadku *Accueil Partenaires*: zarządzanie obiektami oferującymi zakwaterowanie tymczasowe i ich obsługa, usługi hotelarskie oraz usługi powiązane,
- w przypadku *CDC*: przedsiębiorstwo działające w ogólnym interesie publicznym, ubezpieczenia, nieruchomości, inwestycje kapitałowe oraz usługi na rzecz podmiotów publicznych i prywatnych,
- w przypadku *RHVS*: zapewnienie struktur pozwalających na gromadzenie i wykorzystanie wkładów pracodawców na rzecz budowy mieszkań,
- w przypadku *SGRHVS*: zapewnianie zakwaterowania osobom o niewysokich dochodach.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii. Należy zauważyć, iż zgodnie z obwieszczeniem Komisji w sprawie uproszczonej procedury stosowanej do niektórych koncentracji na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004⁽²⁾, sprawa ta może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury określonej w tym obwieszczeniu.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Uwagi można przysyłać do Komisji faksem (nr faksu: (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.5307 — *Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1 % Logement/SGRHVS*, na następujący adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 56 z 5.3.2005, s. 32.

Zgłoszenie zamiaru koncentracji
(Sprawa COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 273/12)

1. W dniu 21 października 2008 r. zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwa STMicroelectronics N.V. („STM”, Niderlandy) oraz Telefonaktiebolaget LM Ericsson („Ericsson”, Szwecja) przejmują w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady wspólną kontrolę nad przedsiębiorstwem JVD (Szwajcaria) i JVS (Szwajcaria), w drodze zakupu udziałów w nowo utworzonej spółce joint venture.
2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:
 - w przypadku STM: różne rodzaje półprzewodników, od diod dyskretnych i tranzystorów po złożone konstrukcje SoC (ang. System-on-Chip), a także kompleksowe elektroniczne rozwiązania platformowe,
 - w przypadku Ericsson: różne produkty telekomunikacyjne, od rozwiązań sieciowych i multimedialnych po profesjonalne usługi i inne produkty komunikacyjne, takie jak telefony komórkowe.
3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.
4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przesyłać do Komisji faksem (nr faksu: (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

Zgłoszenie zamiaru koncentracji**(Sprawa COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV)****Sprawa, która może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/C 273/13)

1. W dniu 17 października 2008 r. zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwa Omron Corporation („Omron”, Japonia) i Ficosa International S.A („Ficosa”, Hiszpania) niebezpośrednio przejmują w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady wspólną kontrolę nad spółką joint venture („JV”, Niemcy) w drodze zakupu akcji w nowo utworzonej spółce będącej spółką joint venture.
2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:
 - w przypadku Omron: produkcja aparatury kontrolnej, systemów automatyki, komponentów elektronicznych, automatów do sprzedaży biletów, sprzętu medycznego, komponentów elektroniki samochodowej,
 - w przypadku Ficosa: badania naukowe nad systemami i częściami dla pojazdów (np. lusterka wsteczne), ich rozwój, produkcja i wprowadzanie do obrotu,
 - w przypadku JV: rozwój, produkcja i sprzedaż zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy dla samochodów.
3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii. Należy zauważyć, iż zgodnie z obwieszczeniem Komisji w sprawie uproszczonej procedury stosowanej do niektórych koncentracji na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽²⁾, sprawa ta może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury określonej w tym obwieszczeniu.
4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Uwagi można przesyłać do Komisji faksem (nr faksu: (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, z dopiskiem zawierającym numer referencyjny: COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 56 z 5.3.2005, s. 32.

NOTA DO CZYTELNIKA

Instytucje postanowiły zaprzestać umieszczania w swoich tekstach wzmianek o ostatnich zmianach cytowanych aktów.

O ile nie określono inaczej, akty, do których następują odesłania w opublikowanych tekstach, są aktami obecnie obowiązującymi.