

Svensk utgåva

## Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	<i>I Meddelanden</i>	
	<b>Rådet</b>	
95/C 200/01	Resolution antagen av företrädare för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet av den 10 juli 1995 som tillägg till resolutionerna av den 23 juni 1981, 30 juni 1982 och 14 juli 1986 om införande av ett enhetligt utformat pass .....	1
	<b>Kommissionen</b>	
95/C 200/02	Ecu .....	2
95/C 200/03	Meddelande från kommissionen i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 — Införande av allmän trafikplikt med avseende på regelbunden inrikes lufttrafik i Portugal .....	3
95/C 200/04	Kommissionens meddelande med anledning av det förfarande som fastställs i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 — Åläggande av allmän trafikplikt för regelbunden lufttrafik inom Portugal .....	7
95/C 200/05	Förhandsanmälan av ett samriskföretag (Ärende nr IV/35640 — Cummins-Wärtsilä) <sup>(1)</sup> .....	9
95/C 200/06	Meddelande om att inte motsätta sig en anmäld fusion (Ärende nr IV/M.616 — Swissair/Sabena) .....	10
95/C 200/07	Statliga stöd — C 50/94 (ex NN 85/93) Frankrike .....	10

II *Förberedande rättsakter***Kommissionen**

95/C 200/08	Förslag till rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EEG) nr 1956/88 av den 9 juni 1988 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för den ordning för ömsesidig internationell inspektion som antagits av Fiskeriorganisationen för Nordatlantens västra del . . . . .	15
95/C 200/09	Förslag till rådets förordning om ändring av förordning (EEG) nr 189/92 om föreskrifter för tillämpningen av vissa kontrollbestämmelser som antagits av Fiskeriorganisationen för Nordatlantens västra del (NAFO) . . . . .	16

III *Uppiysningar***Kommissionen**

95/C 200/10	Sakkunnig — Uppmaning till anbudsgivning (öppet förfarande) avseende en befattning som sakkunnig vid GD XIII . . . . .	17
95/C 200/11	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Toulon och Bastia . . . . .	18
95/C 200/12	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Toulon och Ajaccio . . . . .	19
95/C 200/13	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Nice och Figari . . . . .	21
95/C 200/14	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Nice och Calvi . . . . .	22
95/C 200/15	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Nice och Bastia . . . . .	24
95/C 200/16	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Nice och Ajaccio . . . . .	25
95/C 200/17	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Figari . . . . .	27
95/C 200/18	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Calvi . . . . .	28

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning (fortsättning)	Sida
95/C 200/19	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Bastia . . . . .	30
95/C 200/20	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Ajaccio . . . . .	31
95/C 200/21	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Figari . . . . .	33
95/C 200/22	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Calvi . . . . .	34
95/C 200/23	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Bastia . . . . .	36
95/C 200/24	Bedrivande av regelbunden lufttrafik — Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Ajaccio . . . . .	37
95/C 200/25	SOKRATES — Europeiska Gemenskapens åtgärdsprogram på utbildningsområdet — Encadré: sista ansökningstid för vissa åtgärder: september 1995. Se närmare detaljer i slutet av denna presentation . . . . .	39
95/C 200/26	Phare — Elektronisk utrustning till gränspoliserna — Anbud nr ZZ9209-01-042 — Meddelande om uppmaning till anbudsgivning utfärdad av Europeiska unionens kommission på bulgariska regeringens vägnar för ett projekt finansierat inom ramen för Phare-programmet . . . . .	43
95/C 200/27	Phare — Byggnadsarbeten — Meddelande om anbudsinfordran utfärdad av rumänska regeringen för arbeten finansierade av Europeiska gemenskaperna inom ramen för Phare-programmet . . . . .	43
95/C 200/28	Utbildningsseminarier för journalister — Öppet förfarande . . . . .	44
95/C 200/29	Kortinstallationer och -tjänster — Meddelande om varukontrakt — Förhandsinformation . . . . .	46
<hr/>		
<b>Rättelser</b>		
95/C 200/30	Uppmaning till anbudsgivning för urval av forskningsorgan och -centra, inbegripet Gemensamt forskningscentrum (JRC), universitet eller företag för att tillhandahålla vetenskapliga och tekniska tjänster, som stöd till Europeiska kommissionens verksamheter inom spridning och optimering av FoU-resultat inom ramen för ett konkurrenskraftigt tillvägagångssätt (EGT nr C 185 av den 19.7.1995, s. 25) . . . . .	47

## I

*(Meddelanden)*

## RÅDET

RESOLUTION ANTAGEN AV FÖRETRÄDARE FÖR MEDLEMSSTATERNAS  
REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET

av den 10 juli 1995

som tillägg till resolutionerna av den 23 juni 1981, 30 juni 1982 och 14 juli 1986 om införande  
av ett enhetligt utformat pass

(95/C 200/01)

FÖRETRÄDARNA FÖR REGERINGARNA I EUROPEISKA  
UNIONENS MEDLEMSSTATER, FÖRSAMLADE I RÅDET  
SOM

PÅMINNER om att de i sina resolutioner av den 23 juni  
1981 <sup>(1)</sup>, den 30 juni 1982 <sup>(2)</sup> och den 14 juli 1986 <sup>(3)</sup> be-  
slutade om ett pass med enhetlig utformning,

ANSER att passet till följd av att Fördraget om Euro-  
peiska unionen har trätt i kraft bör innehålla orden  
"Europeiska unionen" i stället för orden "Europeiska  
gemenskapen",

ANSER att de nya medlemsstaterna bör sträva efter att  
snarast möjligt utfärda detta pass,

ANSER att nödvändiga språkliga anpassningar bör före-  
tas för att beakta dessa staters anslutning,

ANSER att hänsyn bör tas till Ålands ställning,

HAR ENATS OM FÖLJANDE:

1. I punkterna B och D i bilaga I till resolutionen av den  
23 juni 1981 skall orden "Europeiska gemenskapen"  
ersättas med "Europeiska unionen".

I punkt A i bilaga II till samma resolution skall orden  
"Europeiska gemenskapernas" ersättas med "Euro-  
peiska unionens".

Medlemsstaterna skall göra denna ändring alltefter-  
som nya pass trycks, dock senast från och med den  
1 januari 1998.

2. Republiken Österrike, Republiken Finland och Ko-  
nungariket Sverige skall sträva efter att senast från  
och med den 1 januari 1998 utfärda detta pass, i över-  
ensstämmelse med den utformning som anges i de  
nämnda resolutionerna, och med de ändringar som  
anges i denna resolution.

3. Den utformning som framgår av punkterna C och D,  
punkt E tredje stycket andra strecksatsen, och punk-  
terna F, G, H och I i bilaga I till resolutionen av den  
23 juni 1981 skall också användas på finska och  
svenska i enlighet med de förfaringssätt som anges för  
de andra officiella gemenskapsspråken i den resolutio-  
nen.

Medlemsstaterna skall företa dessa ändringar alltefter-  
som nya pass trycks, dock senast från och med den  
1 januari 1998.

4. Ordet "Åland" skall införas i pass utfärdade på Åland  
om passinnehavaren har hembygdsrätt där.

(<sup>1</sup>) EGT nr C 241, 19.9.1981, s. 1.

(<sup>2</sup>) EGT nr C 179, 16.7.1982, s. 1.

(<sup>3</sup>) EGT nr C 185, 24.7.1986, s. 1.

## KOMMISSIONEN

ECU (\*)

3 augusti 1995

(95/C 200/02)

Valutabelopp för en enhet:

Belgiska franc och luxemburgska franc	38,6245	Finska mark	5,65985
Danska kronor	7,28185	Svenska kronor	9,53462
Tyska mark	1,87773	Pund sterling	0,839958
Grekiska drakmer	303,192	USA-dollar	1,34662
Spanska pesetas	160,558	Kanadensiska dollar	1,82804
Franska franc	6,47119	Japanska yen	121,937
Irländska pund	0,819811	Schweiziska franc	1,55494
Italienska lire	2122,57	Norska kronor	8,28913
Nederländska gulden	2,10383	Isländska kronor	85,1064
Österrikiska schilling	13,2077	Australiska dollar	1,82050
Portugisiska escudos	195,018	Nyzeeländska dollar	2,00778
		Sydafrikanska rand	4,87174

Kommissionen har installerat en telex med automatiskt svar som ger omräkningstalen i ett antal valutor. Denna tjänst är öppen varje dag från kl. 15.30 till 13.00 följande dag. De som använder sig av tjänsten skall göra på följande sätt:

- Ring telexnummer Bryssel 237 89.
- Lämna det egna telexnumret.
- Skriv koden "cccc" som startar det automatiska systemet som överför omräkningstalen för ecun.
- Överföringen bör inte avbrytas förrän meddelandet är slut, vilket markeras med koden "ffff".

*Anmärkning:* Kommissionen har även en automatisk telexsvarare (217 91) och en automatisk faxsvarare (296 10 97) som tillhandahåller dagliga uppgifter om beräkning av de omräkningstal som skall tillämpas med avseende på jordbrukspolitiken.

(\*) Rådets förordning (EEG) nr 3180/78 av den 18 december 1978 (EGT nr L 379, 30.12.1978, s. 1), senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1971/89 (EGT nr L 189, 4.7.1989, s. 1).  
Rådets beslut 80/1184/EEG av den 18 december 1980 (Lomékonventionen) (EGT nr L 349, 23.12.1980, s. 34).  
Kommissionens beslut nr 3334/80/EKSG av den 19 december 1980 (EGT nr L 349, 23.12.1980, s. 27).  
Finansiell förordning av den 16 december 1980 om Europeiska gemenskapernas allmänna budget (EGT nr L 345, 20.12.1980, s. 23).  
Rådets förordning (EEG) nr 3308/80 av den 16 december 1980 (EGT nr L 345, 20.12.1980, s. 1).  
Beslut av Styrelsen för Europeiska investeringsbanken av den 13 maj 1981 (EGT nr L 311, 30.10.1981, s. 1).

**Meddelande från kommissionen i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92**

**Införande av allmän trafikplikt med avseende på regelbunden inrikes lufttrafik i Portugal**

(95/C 200/03)

1. Trots att Azorerna fram till den 30 juni 1998 inte omfattas av tillämpningsföreskrifterna i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen har den portugisiska regeringen i enlighet med artikel 1 e i kommissionens beslut av den 6 juli 1994 om det stöd som beviljats företaget TAP beslutat tillämpa bestämmelserna i artikel 4.1 a i ovan nämnda förordning i syfte att från och med den 1 januari 1996 införa allmän trafikplikt för regelbunden lufttrafik på följande nio flyglinjer:

- Lissabon/Funchal/Lissabon
- Lissabon/Porto Santo/Lissabon
- Porto/Funchal/Porto
- Porto/Santo Porto/Porto
- Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon
- Lissabon/Terceira/Lissabon
- Lissabon/Terceira/Horta/Lissabon
- Lissabon/Horta/Lissabon
- Funchal/Ponta Delgada/Funchal

2. Den allmänna trafikplikten skall omfatta följande:

- *I fråga om lägsta antal flygningar:*
  - På linjen Lissabon/Funchal/Lissabon: 58 flygningar tur och retur i veckan under sommarsäsongen och 51 flygningar tur och retur i veckan under vintersäsongen, minst 6 flygningar per dag.
  - På linjen Lissabon/Porto Santo/Lissabon: 2 flygningar tur och retur i veckan under hela året; dessa kan gå via Funchal.
  - På linjen Porto/Funchal/Porto: 4 flygningar tur och retur i veckan under hela året.
  - På linjen Porto/Santo Porto/Porto: 1 flygning tur och retur i veckan under sommarsäsongen.
  - På linjen Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon: 14 flygningar tur och retur i veckan under sommarsäsongen och 9 flygningar tur och retur i veckan under vintersäsongen.
  - På linjen Lissabon/Terceira/Lissabon: 7 flygningar tur och retur i veckan under hela året; en av dessa kan gå via Horta.
  - På linjen Lissabon/Horta/Lissabon: 2 flygningar tur och retur i veckan under hela året; en av dessa kan gå via Terceira.
  - På linjen Funchal/Ponta Delgada/Funchal: 2 flygningar tur och retur i veckan under sommarsäsongen och 1 flygning tur och retur i veckan under vintersäsongen.

— *I fråga om tidtabell:*

— Följande antal flygningar bör ske mellan klockan 8.00 och 19.00:

- i) På linjen Lissabon/Funchal/Lissabon: 34 flygningar tur och retur i veckan under sommarsäsongen och 31 flygningar tur och retur i veckan under vintersäsongen.
- ii) På linjen Porto/Funchal/Porto: 3 flygningar tur och retur i veckan under sommarsäsongen och 2 flygningar tur och retur i veckan under vintersäsongen.

Dessa flygningar bör fördelas jämnt under de timmar som anges ovan om de är fler än en per dag.

— Följande antal flygningar bör ske mellan kl. 8.00 och 21.00:

- i) På linjen Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon: 12 flygningar tur och retur i veckan under sommarsäsongen och 7 flygningar tur och retur i veckan under vintersäsongen.
- ii) På linjen Lissabon/Terceira/Lissabon: 5 flygningar tur och retur i veckan under hela året.
- iii) På linjen Lissabon/Horta/Lissabon: 2 flygningar tur och retur i veckan under hela året.

— *I fråga om kapacitet:*

Den lägsta veckokapaciteten skall vara följande:

- På linjen Lissabon/Funchal/Lissabon: 6 670 platser under hela året, 135 ton gods under sommarsäsongen och 127 ton gods under vintersäsongen.
- På linjen Lissabon/Porto Santo/Lissabon: 243 platser och 5 ton gods under hela året.
- På linjen Porto/Funchal/Porto: 480 platser och 10 ton gods under hela året.
- På linjen Porto/Porto Santo/Porto: 110 platser under hela året och 2 ton gods under sommarsäsongen.
- På linjen Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon: 1 848 platser och 121 ton gods under sommarsäsongen och 1 400 platser och 95 ton gods under vintersäsongen.
- På linjen Lissabon/Terceira/Lissabon: 855 platser och 7 ton gods under hela året.
- På linjen Lissabon/Horta/Lissabon: 200 platser och 2 ton gods under hela året.
- På linjen Funchal/Ponta Delgada/Funchal: 235 platser och 5 ton gods under sommarsäsongen och 118 platser och 2 ton gods under vintersäsongen.

Så snart den genomsnittliga beläggningen för samtliga lufttrafikföretag på en linje överstiger 70 % för en motsvarande tidigare period skall den tillhandahållna minimikapaciteten ökas i proportion till den konstaterade ökningen. Denna ökning skall med rekommenderat brev sex månader före ikraftträdandet meddelas till samtliga transportörer som trafikerar linjen i fråga. Samtidigt skall Europeiska kommissionen underrättas om denna kapacitetsändring som skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

— *I fråga om extra flygningar och kapacitet:*

Under perioderna kring jul och nyår bör extra flygningar och kapacitet erbjudas enligt följande:

- På linjen Lissabon/Funchal/Lissabon: 40 extra flygningar tur och retur motsvarande minst 4 720 platser och 100 ton gods.

- På linjen Porto/Funchal/Porto: 12 extra flygningar tur och retur motsvarande minst 534 platser och 32 ton gods.
- På linjen Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon: 10 extra flygningar tur och retur motsvarande minst 1 330 platser och 25 ton gods.

Under skolornas sommarlov mellan juni och september skall följande extra flygningar och kapacitet erbjudas:

- På linjen Lissabon/Ponta Delgada/Lissabon: 5 extra flygningar tur och retur motsvarande minst 590 platser och 13 ton gods.
- På linjen Porto/Ponta Delgado/Porto: extra flygningar tur och retur motsvarande minst 132 platser och 2 ton gods.

Om förbindelserna mellan fastlandet och Funchal och Ponta Delgada avbryts på grund av dåligt väder eller arbetsmarknadskonfliktåtgärder som påverkar flygtrafiken skall kompletterande flygningar säkerställas i syfte att erbjuda en kapacitet på minst 1 500 platser och 300 ton gods i fråga om förbindelser mellan fastlandet och Funchal och 600 platser och 10 ton gods i fråga om förbindelser mellan fastlandet och Ponta Delgada.

Denna extra kapacitet skall tillhandahållas så snart det åter är möjligt att trafikera linjen och fram till dess att transport har skett av den ackumulerade beläggningen under avbrottet.

— *I fråga om använd flygplanstyp:*

Linjerna skall trafikeras med turbojetplan med en minsta kapacitet på 90 platser <sup>(1)</sup>.

— *I fråga om prissättning:*

Prissättningen skall omfatta följande:

- Ett referenspris för ekonomiklass utan begränsningar som inte får överstiga:
  - i) Mellan Lissabon och Funchal eller Porto Santo: 51 600 escudos.
  - ii) Mellan Porto och Funchal eller Porto Santo: 66 200 escudos.
  - iii) Mellan Lissabon och Ponta Delgada, Horta och Terceira: 72 800 escudos.
  - iv) Mellan Lissabon och Funchal eller Porto Santo: 51 600 escudos.
- En prisskala med nedsatta priser som är anpassad till efterfrågan och omfattas av särskilda villkor (Pex, Excursion, etc).
- De nedsatta priserna skall reserveras för de bofasta i de berörda autonoma regionerna, för studerande som har sin hemort eller studieort inom de berörda autonoma regionernas territorium, till medlemmar i idrottslag i de berörda autonoma regionerna i den utsträckning som dessa behöver resa för att delta i officiella tävlingar som äger rum på det portugisiska fastlandet. Priserna skall vara följande:
- För samtliga linjer mellan en flygplats på det portugisiska fastlandet och en flygplats inom den autonoma regionen Madeira:
  - i) 27 000 escudos tur och retur för bofasta.
  - ii) 19 600 escudos tur och retur för studerande.
  - iii) 31 600 escudos tur och retur för medlemmar i idrottslag.
- För samtliga linjer mellan en flygplats på det portugisiska fastlandet och en flygplats inom den autonoma regionen Azorerna:
  - i) 43 100 escudos tur och retur för bofasta.
  - ii) 29 500 escudos tur och retur för studerande.
  - iii) 44 800 escudos tur och retur för medlemmar i idrottslag.

<sup>(1)</sup> Konsultera Aeronautical Information of Portugal (AIP) beträffande trafikeringen av flygplatserna i Funchal och Horta.

— För samtliga linjer mellan en flygplats inom den autonoma regionen Madeira och en flygplats inom den autonoma regionen Azorerna:

- i) 19 600 escudos tur och retur för studerande.
- ii) 31 600 escudos tur och retur för medlemmar i idrottslag.

Dessa nedsatta priser är enligt gällande internationella konventioner föremål för ett quote-parts-system (kvoteringsystem) när ett annat lufttransportföretag transporterar passagerare inom varje autonom region.

Dessa maximipriser revideras varje år av den portugisiska regeringen med utgångspunkt i den förväntade inflationsnivån, justerad med maximalt  $\pm 3\%$ . Denna revidering skall per rekommenderat brev 90 dagar före ikraftträdandet meddelas de lufttrafikföretag som trafikerar linjerna och skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Priserna för de bofasta får under inga omständigheter överstiga 60 % av referenspriset för ekonomiklass, eftersom denna proportionalitet måste upprätthållas i fråga om priserna för studenter och idrottslag.

Om priserna revideras nedåt kan de lufttrafikföretag som av denna anledning inte längre önskar trafikera linjen i fråga tillfälligt avbryta trafikeringen tre månader efter det att de lämnat underrättelse om detta.

— *I fråga om förbindelsernas kontinuitet:*

Utom i fall av force majeure skall antalet inställda flygningar på grund av skäl som är direkt hänförliga till lufttrafikföretaget inte överstiga 2 % av antalet planerade flygningar per IATA-flygsäsong.

Utom i fall av force majeure får förseningar på mer än 15 minuter som är direkt hänförliga till lufttrafikföretaget drabba högst 15 % av flygningarna.

Lufttrafikföretaget skall garantera trafiken på linjerna under minst ett kalenderår och kan bara i de tidigare nämnda undantagsfallen avbryta trafiken sex månader efter det att de lämnat underrättelse om detta.

— *I fråga om saluföring av flygningar:*

Flygningarna skall saluföras med hjälp av minst ett datoriserat bokningssystem.

Gemenskapens lufttrafikföretag informeras om att, på grund av linjernas i fråga betydelse och speciella karaktär och det exceptionella kravet på kontinuitet i flygningarna skall

- de lufttrafikföretag som önskar trafikera de linjer som är föremål för dessa krav i förväg inkomma med en ekonomisk plan som visar deras möjligheter att trafikera linjerna under ett år i enlighet med de krav som föreskrivs,
- de lufttrafikföretag som anmäler sig för att trafikera linjerna efterleva de föreskrivna kraven på allmän trafikplikt utan att begära kompensation före den 31 oktober 1995,
- avbrott i trafikeringen av linjerna i fråga, utan att de krav på underrättelse som den allmänna trafikplikten som beskrivs här ovan föreskriver har efterlevts, leda till administrativa finansiella sanktioner.

För övrigt underrättas gemenskapens lufttrafikföretag om att Allmänna ledningen för civilflyget kommer att kontrollera att de bestämmelser som kraven på allmän trafikplikt föreskriver efterlevs.

**Kommissionens meddelande med anledning av det förfarande som fastställs i artikel 4.1. a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92**

**Åläggande av allmän trafikplikt för regelbunden lufttrafik inom Portugal**

(95/C 200/04)

1. I enlighet med kommissionens beslut av den 6 juli 1994 om det stöd som den portugisiska regeringen beviljat företaget TAP och i enlighet med artikel 4.1 a i förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen har den portugisiska regeringen beslutat att från och med den 1 januari 1996 ålägga allmän trafikplikt för den regelbundna lufttrafiken på följande linje: Funchal/Porto Santo/Funchal.

2. Den allmänna trafikplikten omfattar följande:

— *Beträffande det minimala antalet flygningar:*

42 flygningar tur och retur per vecka under sommarsäsongen och 28 flygningar tur och retur per vecka under vintersäsongen, varav minst fyra flygningar tur och retur per dag.

— *Beträffande tidtabellerna:*

21 flygningar tur och retur per vecka skall ske mellan 7.30 och 20.00 (UT) under hela året.

Det minimala antalet flygningar per dag skall fördelas över hela perioden mellan 7.30 och 20.00 (UT).

— *Beträffande kapacitet:*

Den tillhandahållna minimiveckokapaciteten är

— 1 512 platser och 2 ton gods under sommarsäsongen,

— 1 008 platser och 2 ton gods under vintersäsongen.

Så snart den genomsnittliga beläggningen för samtliga lufttrafikföretag på en linje överstiger 70 % för en motsvarande tidigare period skall den tillhandahållna minimikapaciteten ökas i proportion till den konstaterade ökningen. Denna ökning skall per rekommenderat brev sex månader före ikraftträdandet meddelas samtliga lufttrafikföretag som trafikerar linjen. Samtidigt skall Europeiska gemenskapernas kommission underrättas om denna kapacitetsändring som skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

— *Beträffande extra flygningar och kapacitet:*

Under jul- och nyårsperioden skall minimikompletteringar av tillhandahållna flygningar och kapacitet göras enligt följande:

— 20 extra flygningar tur och retur motsvarande minst 720 platser och 1 ton gods.

Om avbrott sker i linjetrafiken mellan Funchal och Porto Santo på grund av dåliga väderförhållanden eller på grund av arbetsmarknadskonfliktåtgärder som påverkar lufttransporten, skall extraflygningar säkerställas i syfte att erbjuda ett dagligt utbud på 288 platser.

Denna extra kapacitet skall tillhandahållas så snart det åter är möjligt att trafikera linjen och fram till dess att transport har skett av den ackumulerade beläggningen under avbrottet.

— *Beträffande använd flygplanstyp:*

Linjerna skall trafikeras av maskiner med en minimikapacitet som överstiger 35 platser<sup>(1)</sup>.

— *Beträffande priser:*

Prisbilden skall omfatta:

— Ett referenspris för ekonomiklass som inte får överstiga:

13 200 escudos tur och retur.

— En prisskala med nedsatta priser som är anpassad till efterfrågan och omfattas av särskilda villkor (Pex, Excursion etc.).

— Rabatterade priser som förbehålls bofasta på ön Porto Santo, studenter vars hemort eller undervisningsort ligger på ön Porto Santo och ungdomar vars uppehållsort är belägen på ön Porto Santo. Dessa maximipriser är

— 5 300 escudos tur och retur för bofasta,

— 3 900 escudos tur och retur för studenter,

— 6 600 escudos tur och retur för ungdomar.

Dessa maximipriser revideras varje år av den portugisiska regeringen med utgångspunkt i den förväntade inflationsnivån justerad med maximalt  $\pm 3\%$ . Denna revidering skall per rekommenderat brev 90 dagar före ikraftträdandet meddelas de lufttrafikföretag som trafikerar linjerna och skall av Europeiska gemenskapens kommission offentliggöras i *Europeiska gemenskapens officiella tidning*. Priserna för de bofasta får under inga omständigheter överstiga 60 % av referenspriset för ekonomiklass eftersom denna proportionalitet måste upprätthållas i fråga om priserna för studenter och idrottslag.

Om priset justeras nedåt kan de lufttrafikföretag som av denna anledning inte längre önskar trafikera linjen i fråga tillfälligt upphöra med trafiken tre månader efter det att de lämnat underrättelse om detta.

— *Beträffande kontinuitet i trafiken:*

Förutom i fall av force majeure skall antalet inställda flygningar på grund av orsaker som är direkt hänförliga till lufttrafikföretaget inte överstiga 2 % av antalet planerade flygningar per IATA-flygsäsong.

Förutom i fall av force majeure skall antalet förseningar som överstiger 15 minuter och som är direkt hänförliga till lufttrafikföretaget drabba högst 15 % av flygningarna.

Lufttrafikföretagen skall garantera trafiken på linjerna under minst ett kalenderår och kan bara i de tidigare nämnda undantagsfallen avbryta trafiken sex månader efter det att de lämnat underrättelse om detta.

— *Beträffande saluföringen av flygningarna:*

Flygningarna skall saluföras via minst ett datoriserat bokningssystem.

Gemenskapens lufttrafikföretag informeras om att på grund av linjens i fråga betydelse och speciella karaktär och det exceptionella kravet på kontinuitet i flygningarna skall:

— de lufttrafikföretag som önskar trafikera linjen som är föremål för dessa krav i förväg inkomma med en ekonomisk plan som visar deras möjligheter att trafikera linjen under ett år i enlighet med de krav som föreskrivs,

— de lufttrafikföretag som anmäler sig som för att trafikera linjen efterleva de föreskrivna kraven på allmän trafikplikt utan att begära kompensation före den 31 oktober 1995,

<sup>(1)</sup> Konsultera Aeronautical Information of Portugal angående trafiken på flygplatserna i Funchal och Porto Santo.

— avbrott i trafikeringen av linjen i fråga, utan att de krav på underrättelse som den allmänna trafikplikten som beskrivs här ovan föreskriver har efterlevt, leda till administrativa finansiella sanktioner.

För övrigt underrättas gemenskapens lufttrafikföretag om att Allmänna ledningen för civilflyget i samarbete med Madeiras regionala regering kommer att kontrollera att de bestämmelser som kraven på allmän trafikplikt föreskriver efterlevs.

---

**Förhandsanmälan av ett samriskföretag**  
**(Ärende nr IV/35640 — Cummins-Wärtsilä)**

(95/C 200/05)

(Text av betydelse för EES)

1. Kommissionen mottog den 13 juli 1995 en anmälan, i enlighet med artikel 4 i rådets förordning nr 17<sup>(1)</sup>, av ett samriskföretag mellan Cummins (USA) och Wärtsilä (Finland). Samriskföretaget kommer att tillverka två nya sorters högpresterande diesel- och naturgasmotorer: W-200 med en effekt mellan 2 och 4,5 MW och W-170 med en effekt mellan 0,5 och 2,7 MW. Båda motorerna kommer att passa för järnvägstrafik liksom för marina, kraftgenererande, industriella och andra ändamål.

2. Vid en preliminär undersökning har kommissionen kommit fram till att det anmälda partnerskapet och tillhörande överenskommelser skulle kunna falla inom ramen för förordning nr 17.

3. Kommissionen anmodar intresserade utomstående parter att lämna in sina eventuella synpunkter avseende det föreslagna samriskföretaget.

Synpunkterna måste nå kommissionen senast 10 dagar efter detta offentliggörande. Iakttagelser kan sändas per telefax eller per post med ref. nr IV/35640 — Cummins-Wärtsilä — till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens (DG IV)  
Direktorat D  
150 Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1049 Bryssel  
Fax: (32-2) 296 98 08

---

<sup>(1)</sup> EGT nr 13, 21. 2. 1962, s. 204/62.

**Meddelande om att inte motsätta sig en anmäld fusion****(Ärende nr IV/M.616 — Swissair/Sabena)**

(95/C 200/06)

Den 20 juli 1995 beslutade kommissionen att inte motsätta sig ovan nämnda fusion och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Detta beslut är grundat på artikel 6.1 b i rådets förordning (EEG) nr 4064/89<sup>(1)</sup>. Tredje man som påvisar ett berättigat intresse i saken kan erhålla en kopia av beslutet genom en skriftlig begäran till:

Europeiska gemenskapernas kommission  
Generaldirektoratet för konkurrens (GD IV)  
Arbetsgruppen för kontroll av företagsfusioner  
Avenue de Cortenberg 150/Kortenberglaan 150  
B-1049 Bryssel  
Fax nr: (32-2) 296 43 01

(<sup>1</sup>) EGT nr L 395, 30. 12. 1989. Rättelse i EGT nr L 257, 21. 9. 1990, s. 13.

**STATLIGA STÖD****C 50/94 (ex NN 85/93)****Frankrike**

(95/C 200/07)

*(Artiklarna 92–94 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen)***Meddelande från kommissionen med avseende på artikel 93.2 i Romfördraget, adresserat till de övriga medlemsstaterna och övriga berörda, om ett stöd som Frankrike har beviljat inom biobränslesektorn**

Genom nedanstående brev har kommissionen informerat den franska regeringen om sitt beslut att inleda förfarandet.

”1. Kommissionen har fått kännedom om att ett avtalsprotokoll om utveckling av biobränslen från oljeväxter har slutits mellan staten, vissa industrier, den nationella branschorganisationen för oljeväxter (Onidol) och branschammanslutningen för oljeväxter, proteinväxter och textilodlingar (SIDO).

2. Genom brev den 24 maj 1993, inbjöd kommissionen de franska myndigheterna att tillställa den detta beslut innan det tädde i kraft.

3. De franska myndigheterna lämnade per brev den 9 juli 1993, den 14 oktober 1993 och den 27 april 1994

uppgifter som visat sig otillräckliga för att kommissionen skall kunna sluta sig till om bidragssystemet är förenligt med bestämmelserna i stödordningen eller ej.

Genom brev den 9 juli och den 14 oktober 1993 översände de franska myndigheterna två avtal som går ut på att stödja genomförandet av ett experimentprogram för produktion och saluföring av esterbränsle från vinterraps som kommer från jordbruksmark i träda.

Det första berör ett avtalsprotokoll om utvecklingen av biobränslen från oljeväxter. Det går ut på att organisera produktionen och saluföringen av estrar härrörande från oljeväxter som odlats på jordbruksmark i träda.

Det andra går ut på att förverkliga en av statens utfästelser inom ramen för det föregående protokollet, nämligen att uppmuntra produktionen av vinterraps på jordbruksmark i träda med användning av produktionsmetoder som kräver mindre insatsvaror.

Det framgår av dessa avtal att denna stödform trätt i kraft i strid mot bestämmelserna i artikel 93.3 i fördraget, eftersom den inte meddelats på fullständigt sätt på planeringsstadiet, och eftersom den trätt i kraft innan kommissionen uttalat sig om dess förenlighet med bestämmelserna i fördraget.

Befrielsen från skatt på petroleumprodukter, så som anges i artikel 32 i finanslagen för 1992, senast ändrad genom artikel 30 i den rättade finanslagen för 1993, är för övrigt föremål för en undersökning av kommissionen inom ramen för stöd nr NN 10/A/92 och stöd nr NN 10/B/92.

4. Beträffande bidragen för produktion av vinterraps- eller solrosfrön på jordbruksmark i träda, skall de statliga subventionerna på 25 miljoner franska franc och 26 miljoner franska franc som beviljats för regleringsåren 1992/93 och 1993/94 i form av en premie på 200 franska franc per hektar, betraktas som statliga stöd enligt artikel 92.1 i Romfördraget för produktionen av två produkter (vinterraps och solrosor) som odlas på jordbruksmark i träda. Dessa bidrag riskerar genom sin natur att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna dessa två produktioner och kan, med hänsyn till vad som följer, inte åtnjuta något av de undantag som föreskrivs i punkterna 2 och 3 i den artikeln.

De utgör ett brott mot förordning (EEG) nr 136/66 om den gemensamma organisationen av marknaderna för oljor och fetter. Enligt domstolens stående rättspraxis, skall dessa bestämmelser bedömas som ett fullständigt och uttömmande system som utesluter varje befogenhet för medlemsstaterna att vidta åtgärder som bryter eller avviker mot dem.

På grundval av de informationer som lämnats av de franska myndigheterna, är inte dessa stöd i enlighet med gemenskapens bestämmelser rörande sättande i träda av jordbruksmark av följande skäl.

För det första, vad beträffar produkter inom tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 1765/92, däribland oljevaxter, syftar bestämmelserna i denna förordning till en integrering av respektive gemensamma marknadsorganisationer. I artikel 13 i förord-

ning (EEG) nr 1765/92 föreskrivs nämligen att gemenskapens utgifter för tillämpningen av denna ordning skall betraktas som interventioner för att stabilisera jordbruksmarknaderna i enlighet med artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 729/70 om finansieringen av den gemensamma jordbrukspolitik. Den senare bestämmelsen ålägger EUGFJ:s garantisektion kostnaderna för interventioner som är avsedda att stabilisera de berörda marknaderna och som har antagits inom ramen för den gemensamma organisationen av jordbruksprodukter. Därmed innebär varje statligt ingrepp i det område som omfattas av förordning (EEG) nr 1765/92 en inblandning av staten i det 'fullständiga och uttömmande system' för vilket domstolen många gånger har bekräftat gemenskapens beslutanderätt.

För det andra kan inte detta hektarstöd som beviljas jordbruksföretag bedömas som förenligt med den gemensamma marknadens regler, även om det motiveras av utvecklingen av produktionsmetoder som kräver mindre insatsvaror.

För jordbruksmark satt i träda sägs det visserligen, i artikel 7.3 i förordning (EEG) nr 1765/92, att 'medlemsstaterna skall vidta de miljöåtgärder som är lämpliga med hänsyn till den uttagna markens särskilda beskaffenhet' och att tillämpningen av produktionsmetoder som är förenliga med kraven på miljöskydd därför skall betraktas som fullgörande av en skyldighet som gemenskapens lagstiftning redan föreskriver. För jordbruksmark i träda som omfattas av gemenskapens bestämmelser för uttag av jordbruksmark och avsedd för icke-livsmedelsproduktion, förbjuds dock beviljande av varje nationellt bidrag genom artikel 10 i förordning (EEG) nr 2078/92 om produktionsmetoder inom jordbruket som är förenliga med miljöskydds- och naturvårdskraven.

5. Forskningsåtgärder och säljfrämjande åtgärder som beviljas av Onidol kan, på vissa villkor, vara förenliga med den gemensamma marknadens regler.

Kommissionen bedömer nämligen syftet med forskningstöden som förenligt med den gemensamma marknadens mål enligt artikel 92.3 c i fördraget, när de åtgärder som får stöd utförs i den berörda sektorns intresse och resultaten av forskningen sprids till alla som verkar inom den sektorn. Kommissionen accepterar finansieringen av sådana stöd upp till 100 % av kostnaderna. Vad beträffar stöd till reklam och marknadsföring av produkterna, skall sådana åtgärder för att vara godtagbara beviljas i enlighet med bestämmelserna i kommissionens meddelande av den 28 oktober 1986 (EGT nr C 302, 12.11.1987).

Någon närmare redogörelse för dessa åtgärder har dock inte lämnats till kommissionen. Det är alltså omöjligt för den att uttala sig definitivt om huruvida åtgärderna är förenliga med den gemensamma marknadens regler.

6. Trots de uppgifter som lämnats av de franska myndigheterna i det brev från dem som avses i punkt 3, saknar kommissionen fortfarande vissa uppgifter innan den kan ta ställning rörande vissa åtgärder.

Inom ramen för avtalet mellan staten, Onidol och SIDO, föreskrivs det att SIDO skall stå för administration och uppföljning av det statliga stödet för produktion av raps- och solrosfrön, dock utan att det klart framgår att detta organs bidrag som uppgår till 500 000 franska franc skall användas för detta ändamål.

Oavsett om detta stöd säkerställer finansiering av ett stöd som uppfyller kriterierna i artikel 92.1 i fördraget eller åtgärder som är sammankopplade och oskiljbara från ett sådant stöd, är det inte möjligt för kommissionen att i detta fall och på utredningens nuvarande nivå uttala sig om huruvida dessa åtgärder är förenliga med den gemensamma marknadens regler eftersom de inte meddelats till kommissionen.

Onidol finansierar forsknings- och marknadsföringsinsatser, med det är inte klarlagt att dess roll begränsar sig till dessa insatser. Inom ramen för det protokoll som undertecknats mellan staten, esterproducenterna och distributörerna av petroleumprodukter, är det meningen att Onidol i mycket större skala skall genomföra branschinsatser för biobränslen inom ramen för branschavtal. Dessutom kan det konstateras att branschavtal som slutits mellan de branschorganisationer som är medlemmar i Onidol, och som utökat omfattar alla grenar som berörs genom ministerbesluten av den 3 september 1993 och den 4 januari 1994, inte har meddelats till kommissionen.

Cetiom agerar också på basis av ett protokoll, som det skall utarbета och som inte har översänts till kommissionen. Dess tekniska uppföljningsarbete vad gäller växtskydd, har inte heller anmälts till kommissionen.

Beträffande lagringsorganen, kan man betrakta deras verksamhet som informationspridning. Kommissionen borde dock få ta del av kontrakt för produk-

tion av vinterraps avsedd för produktion av esterbränsle, för att fastställa om de innehåller stödelement.

Med tanke på den bristande informationen om vilka typer av interventioner som görs av SIDO och Onidol, Cetiom och lagringsorganen, är det därför omöjligt för kommissionen att göra några definitiva uttalanden om huruvida dessa åtgärder är förenliga med den gemensamma marknadens regler.

7. Verkställandet av de statliga stöd som avses i punkterna 4 och 5 och eventuellt i punkt 6 ovan utförs av SIDO, Cetiom och lagringsorganen.

Dessa organs åtgärder som består i att verkställa administrationen och kontrollen av statliga stöd, skall inte i sig betraktas som statliga stöd enligt artikel 92.1 i fördraget. Det framgår dock av protokollet att de är oskiljaktiga från själva stöden. Kommissionen bör därför betrakta dem på samma sätt som de stöd som de verkställer.

8. De stöd som avses i punkterna 4 och 5 och de eventuella stöd som avses i punkt 6 ovan kan finansieras dels av de branschorgan (Onidol, Cetiom, SIDO) vars budget kan komma att förstärkas genom inkasering av frivilliga eller obligatoriska avgifter eller extra skatter, dels av lagringsorganen vars finansieringssätt, genom obligatoriska eller andra avgifter, inte är kända av kommissionen. Dessa stöd skulle kunna uppfylla kraven i artikel 92.1 i fördraget eftersom de finansieras av obligatoriska avgifter som är oförenliga med den gemensamma marknadens regler.

För att dessa stöd skall kunna godkännas måste de också vara förenliga med den gemensamma marknadens regler för att finansiera de åtgärder som krävs för verkställandet av dem.

Beträffande Onidol har branschavtalen om insamlingen av sådana obligatoriska avgifter liksom deras utvidgningsbeslut inte förmedlats till kommissionen. Cetiom:s finansiering har undersökts av kommissionen (stöd nr 152/92) och detta ledde inte till någon protest mot detta stöd och dess finansiering. SIDO:s och lagringsorganens finansieringssätt har dock inte meddelats till kommissionen.

I avsaknad av erforderliga upplysningar om finansieringen av de stöd som avses i punkt 5 och eventuellt

6 liksom av de verkställandeåtgärder som är oskiljaktiga från dem och som avses i punkt 7 kan kommissionen därför inte uttala sig om förenligheten med den gemensamma marknadens regler för sådana stöd.

De stöd som avses i punkt 4, för vilka det redan på utredningens nuvarande stadium framgår att de är oförenliga med den gemensamma marknadens regler, kan dessutom förklaras som oförenliga på grund av att sättet för att finansiera det arbete som krävs för att införa bidragen i sig är oförenligt.

9. Kommissionen har därför beslutat inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i fördraget dels med avseende på de stöd enligt punkt 4 som beviljas av den franska regeringen för produktion av vinterraps- eller solrosfrön på jordbruksmark i träda i form av ett bidrag på 200 franska franc per hektar och som, på utredningens nuvarande stadium, är oförenliga med den gemensamma marknadens regler, dels med avseende på de stöd som avses i punkt 5 och de åtgärder i samband med verkställande av stöden som avses i punkt 6 med tanke på ofullständigheten i de uppgifter som lämnats, vilket gör det omöjligt för kommissionen att definitivt uttala sig om huruvida de är förenliga med den gemensamma marknadens regler.
10. Vad gäller produktionen och saluföringen av estrarna, undersöker kommissionen för närvarande om avtalet ifråga innehåller stöd i enlighet med artikel 92.1 i fördraget och 61.1 i EES-avtalet.
- Om stöd omnämns i de erinringar som formulerats av de franska myndigheterna, kommer kommissionen under alla förhållanden att förbehålla sig rätten att bedöma dem.
11. Inom ramen för detta förfarande, bör de franska myndigheterna lämna följande upplysningar:
- Vad avser forsknings- och säljfrämjande insatser för biobränslen tillhandahållna av Onidol, varje faktor som gör det möjligt att bedöma om stöden är förenliga eller inte med gemenskapens regelverk för statsbidrag till forskning och utveckling (EGT nr C 83, 11.4.1986) och statsbidrag för produktreklam (EGT nr C 302, 12.11.1987) i synnerhet stödets intensitet i förhållande till stödberättigade utgifter, villkoren för beviljande av stödet, förmånstagarna, de texter som inför dessa åtgärder och representativa exempel på olika säljfrämjande insatser som utförts.
  - Fördelningen av de 500 000 franska franc som beviljats av SIDO.
  - Det protokoll som Cetiom skall utarbeta, liksom detta organs natur och verksamhetsformer beträffande den tekniska uppföljningen av växtskyddet.
  - De typkontrakt som ingåtts av jordbrukarna för produktion av vinterraps avsedd för produktion av esterbränslen.
  - Finansieringskällorna och -villkoren för de stöd som avses i punkterna ovan och de erforderliga åtgärderna för verkställandet av dem. Om dessa stöd eller dessa åtgärder finansieras direkt eller indirekt med obligatoriska avgifter, skall de texter som föreskriver dessa finansieringar meddelas. Dessa upplysningar skall lämnas för Onidol, SIDO och lagringsorganen.
  - Branschavtalet av den 29 juni 1993 om hektarfördelningen av vinterraps som odlas för produktion av esterbränsle på jordbruksmark i träda för icke-livsmedel för regleringsåret 1994/95 (sådd hösten 1993) och utökat genom beslut den 3 september 1993 (JORF av den 30 september 1993).
  - Branschavtalet slutet samma datum, den 29 juni 1993, och utökat genom beslut den 21 december 1993 (JORF av den 4 januari 1994) för perioden mellan den 1 juli 1993 och 30 juni 1995.
- Inom ramen för det förfarande som avses i punkt 9 ovan, anmodar kommissionen den franska regeringen att framlägga sina erinringar inom fyra veckor från detta brev datum.
12. De franska myndigheterna inbjuds att meddela sina erinringar om icke-respekterandet av skyldigheterna enligt artikel 93.3 inom samma tidsfrist som ovan. Vid icke tillfredsställande svar vid utgången av den fastställda fristen, kan kommissionen se sig tvungen att fatta ett provisoriskt beslut som ålägger era myndigheter att omedelbart avbryta utbetalningen av stöden och att ge alla nödvändiga upplysningar för undersökningen av de aktuella stöden.
13. Kommissionen vill fästa den franska regeringens uppmärksamhet på det brev som kommissionen sände till alla medlemsstater den 3 november 1983 om deras skyldigheter enligt artikel 93.3 i Romfördraget, liksom det meddelande som publicerades i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* nr C 318,

s. 3, av den 24 november 1983 där det framhålls att varje stöd som har beviljats olagligt, dvs. utan inväntan av slutligt besked inom ramen för förfarandet i artikel 93.2 i fördraget, kan utgöra föremål för en begäran om återbetalning och/eller vägran att belasta EUGFJ:s budget med kostnaden för nationella åtgärder som direkt påverkar åtgärder i gemenskapen.

14. Kommissionen informerar den franska regeringen att kommissionen genom ett offentliggörande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* också skall anmoda regeringarna i de övriga medlemsstaterna och övriga intresserade att lämna sina erinringar.”

Kommissionen anmodar de övriga medlemsstaterna och övriga berörda att till den lämna sina erinringar beträffande de aktuella åtgärderna inom en tidsfrist av en månad från datumet för denna publikation, till följande adress:

Europeiska gemenskapernas kommission  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles/Brussel

*Dessa erinringar skall översändas till den franska regeringen.*

## II

(Förberedande rättsakter)

## KOMMISSIONEN

**Förslag till rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EEG) nr 1956/88 av den 9 juni 1988 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för den ordning för ömsesidig internationell inspektion som antagits av Fiskerierorganisationen för Nordatlantens västra del**

(95/C 200/08)

KOM(95) 266 slutlig — 95/0150(CNS)

(Framlagt av kommissionen den 15 juni 1995)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 43 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande, och

med beaktande av följande:

Genom förordning (EEG) nr 1956/88<sup>(1)</sup> genomförs den ordning för ömsesidig internationell inspektion som antagits av fiskerikommissionen vid Fiskerierorganisationen för Nordatlantens västra del (NAFO) den 10 februari 1988.

För att förbättra kontrollen och genomförandet i NAFO:s regleringsområde har Europeiska gemenskapen gått med på att, inom ramen för det fiskeavtal som ingåtts med Canada den 20 april 1995, ändra denna ordning för ömsesidig internationell inspektion.

Föreskrifter bör antas för att genomföra kontrollåtgärderna i nämnda avtal.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Förordning (EEG) nr 1956/88 ändras på följande sätt:

1. Följande skall läggas till i punkt 2 ii i bilagan:

”Inspektion av fartyg skall genomföras på ett icke-diskriminerande sätt. Antalet inspektioner skall grundas på flottans storlek, med hänsyn tagen till deras

överträdelseregister. Fördragsslutande parter skall se till att deras inspektörer är särskilt noga med att inte skada den last eller de redskap som de inspekterar. Störningar av såväl fisket som annan verksamhet ombord skall begränsas i största möjliga utsträckning. Manskap och fartyg som verkar i enlighet med NAFO:s bevarande- och genomförandeföreskrifter skall inte trakasseras. Inspektioner skall enbart syfta till att säkerställa att nämnda NAFO-regler följs.”

2. Punkt 3 andra stycket i bilagan till förordning (EEG) nr 1956/88 skall ersättas med följande:

”Varje fördragsslutande part som har 10 fartyg eller fler verksamma i NAFO:s regleringsområde (regleringsområdet) skall sätta in minst ett inspektionsfartyg. Varje fördragsslutande part skall ha minst en inspektör närvarande i NAFO:s konventionsområde (konventionsområdet) när fartyg från den fördragsslutande parten är verksamma i regleringsområdet.”

3. Följande skall läggas till i punkt 6 iv i bilagan:

”d) Alla uppgifter om misstänkt olaglig verksamhet och alla bevis på förmodade överträdelser skall så snabbt som möjligt överföras till inspektionsmyndigheterna för den fördragsslutande partens fartyg och till NAFO:s sekretariatschef.”

”e) Om en NAFO-inspektör anklagar ett fartyg för att i väsentlig omfattning ha begått en förmodad grov överträdelse av NAFO:s bevarande- och genomförandeföreskrifter, skall inspektören vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att bevismaterialet skyddas och bevaras, inklusive eventuell försegling av fartygets lastrum, och han får stanna kvar ombord på fartyget till dess inspektören från fartygets fördragsslutande part anländer.”

<sup>(1)</sup> EGT nr L 175, 6.7.1988, s. 1.

"f) I det fall en NAFO-inspektör anklagar ett fartyg för att ha begått en förmodad grov överträdelse skall inspektören omedelbart rapportera detta till NAFO:s sekretariatschef."

eventuelle försegling av fartygets lastrum i väntan på inspektion i hamn."

"g) Om en förmodad grov överträdelse av NAFO:s bevarande- och genomförandeföreskrifter har upptäckts av en inspektör skall denne inspektör vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att bevismaterialet skyddas och bevaras, inklusive

Denna förordning träder i kraft den sjunde dagen efter dett att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

#### Artikel 2

### Förslag till rådets förordning om ändring av förordning (EEG) nr 189/92 om föreskrifter för tillämpningen av vissa kontrollbestämmelser som antagits av Fiskeriorganisationen för Nordatlantens västra del (NAFO)

(95/C 200/09)

KOM(95) 266 slutlig — 95/0151(CNS)

(Framlagt av kommissionen den 15 juni 1995)

#### EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 43 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande, och

med beaktande av följande:

Genom rådets förordning (EEG) nr 189/92 (\*) antogs föreskrifter för tillämpningen av vissa kontrollbestämmelser som antagits av Fiskeriorganisationen för Nordatlantens västra del.

Europeiska gemenskapen och Canada har i Fiskeavtalet av den 20 april 1995 kommit överens om att införa ytterligare kontrollåtgärder som skall gälla för fiksefartyg som är verksamma i NAFO:s regleringsområde.

Det är nödvändigt att ändra förordning (EEG) nr 189/92 för att ålägga gemenskapens fartyg att följa dessa nya bestämmelser.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Bilagan till förordning (EWG) nr 189/92 skall ändras på följande sätt:

1. Följande text skall läggas till i punkterna 1.1 och 1.4:

"— Arter (fiskkod) i kg (avrundat till närmaste 100-tal kg)"

2. Följande text skall läggas till i punkt 1.4:

"Dessa rapporter skall lämnas minst sex timmar innan fartyget lämnar regleringsområdet och innehålla följande uppgifter i följande ordning:"

3. Följande text skall läggas till som punkt 1.5:

"Omlastning i regleringsområdet. Denna rapport skall lämnas minst sex timmar i förväg och innehålla följande uppgifter i följande ordning:

A. Fartygets namn.

B. Signal.

C. Distriktsbeteckning.

D. Datum, tidpunkt och geografisk position.

E. Meddelandekoden "TRANS".

F. Den totala färskvikten per art (fiskkod) som skall omlastas uttryckt i kg (avrundad till närmaste 100-tal kg).

G. Befälhavarens namn."

#### Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den sjunde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

(\*) EGT nr L 21, 30.1.1992, s. 4.

## III

*(Upplysningar)*

## KOMMISSIONEN

## Sakkunnig

## Uppmaning till anbudsgivning (öppet förfarande) avseende en befattning som sakkunnig vid GD XIII

(95/C 200/10)

I. DG XIII (XIII/1), J. Hamacher, Personalchef, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel.

Tel. (02) 296 80 37. Telex 28177 (Comeu B). Telefax (02) 296 83 61.

II. Generaldirektorat XIII avser att anlita tillfällig teknisk assistans inom dess kompetensområde.

1 sakkunnig kommer att anlitas av kommissionen inom följande område:

Sakkunnig vid direktorat C (teknisk utveckling inom telematisk tillämpning (nätverk och tjänster)).

C-5 Telematiska nätverk och tjänster använda för integration av funktionshindrade och äldre.

III. Plats för utförande: kommissionens arbetsplats i Bryssel.

IV., V., VI.

VII. Det föreslagna kontraktet har en första varaktighet på ett år (220 vardagar). Om kommissionen så önskar kan kontraktet förnyas två gånger, för en total varaktighet om högst tre år (660 vardagar).

VIII. Förfrågningsunderlaget skall beställas senast 30 dagar efter offentliggörandet av detta meddelande:

Europeiska kommissionen, GD XIII/1 (BU 24 4/46), rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel, telefax (02) 296 83 61.

IX. Anbudet skall skickas senast 52 efter offentliggörandet av detta meddelande till:

Europeiska kommissionen, GD XIII/1 (BU 24 4/69), rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel

X. a) Europeiska gemenskapens officiella företrädare och en officiell företrädare för varje anbudsgivare.

b) Dag för anbudsöppning anges i förfrågningsunderlaget.

XI., XII.

XIII. Denna uppmaning till anbudsgivning riktar sig till juridiska personer.

XIV. Uppgift om tjänsteproducentens genomsnittliga antal årsanställda och antal arbetsledare under de tre senaste åren.

XV. Anbudens giltighetstid: 12 månader från och med sista dag för anbudsgivning.

XVI. Kriterier för utvärdering av anbudet kommer att anges i förfrågningsunderlaget.

XVII.

XVIII. Dag för avsändande av meddelandet: 24. 7. 1995.

XIX. Dag för mottagande av meddelandet av Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer: 24. 7. 1995.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbusinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Toulon och Bastia

(95/C 200/11)

#### 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike i överensstämmelse med det beslut som fattats av Assemblée territoriale de Corse beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Toulon och Bastia. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Toulon och Bastia den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillträdet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infordran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsikas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbusinfordran, vilken publicerats samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn tagen till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de inlämnat anbud på skulle väljas).

#### 2. Föremålet för anbusinfordran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Toulon och Bastia i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

#### 3. Deltagande i anbudsproceduren

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsproceduren. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag som innehar till-

stånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av annan medlemsstat än Frankrike fram till den 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsproceduren

För detta anbudsproceduren gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsproceduren, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande, trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestäms varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske under förutsättning att hänsyn tas till de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

## 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelseerna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes ill eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn tagen till antalet ej genomförda flygningar.

## 10. Inlämnande av anbud

Anbudet skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbe-

viset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfördran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbudet skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

## 11. Giltighet för anbudsinfördran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfördran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbusinfördran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Toulon och Ajaccio

(95/C 200/12)

## 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike i överensstämmelse med det beslut som fattats av Assemblée territoriale de Corse beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Toulon och Ajaccio. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Toulon och Ajaccio den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillträdet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infördran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsi-

kas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfördran, vilken publicerats samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn tagen till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de ingivit anbud på skulle väljas).

## 2. Föremålet för anbudsinfördran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Toulon och Ajaccio i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

## 3. Deltagande i anbudsinfördran

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den

23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att deltaga i anbudsförfarandet. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av annan medlemsstat än Frankrike fram till den 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsförfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsförfarandet, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande, trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestämmas varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske under förutsättning att hänsyn tas

til de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

#### 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelserna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes ill eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn tagen till antalet ej genomförda flygningar.

#### 10. Inlämnande av anbud

Anbuden skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbeviset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai-Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfordran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbuden skall ha inkommit före klocken 17.00 lokal tid.

#### 11. Giltighet för anbudsinfordran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfordran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

### Bedrivande av regelbunden lufttrafik

#### Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Nice och Figari

(95/C 200/13)

#### 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike i överensstämmelse med det beslut som fattats av Assemblée territoriale de Corse, beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Nice och Figari. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Nice och Figari den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning, begränsa tillträdet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infordran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsikas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfordran, vilken publicerats samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn tagen till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de ingivit anbud på skulle väljas).

#### 2. Föremålet för anbudsinfordran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Nice och Figari i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

#### 3. Deltagande i anbudsförfarandet

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsförfarandet. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av annan

medlemsstat än Frankrike fram till den 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsförfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsförfarandet, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande, trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestämmas varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske under förutsättning att hänsyn tas till de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

## 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelseerna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes illa eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn tagen till antalet ej genomförda flygningar.

## 10. Inlämnande av anbud

Anbuden skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbe-

viset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfördran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbuden skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

## 11. Giltighet för anbudsinfördran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfördran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbudsinfördran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Nice och Calvi

(95/C 200/14)

## 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike, i överensstämmelse med det beslut som fattats av l'Assemblée territoriale de Corse, beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Nice och Calvi. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Nice och Calvi den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillträdet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infördran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsi-

kas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfördran, vilka publiceras samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de ingivit anbud på skulle väljas).

## 2. Föremålet för anbudsinfördran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Nice och Calvi i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

## 3. Deltagande i anbudsinfördran

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den

23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsproceduren. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag, som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av annan medlemsstat än Frankrike, fram till 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster inom Frankrike av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsproceduren gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsproceduren, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestäms varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske förutsättning att hänsyn tas till de

normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

#### 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelserna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes illa eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn till antalet ej genomförda flygningar.

#### 10. Ingivande av anbud

Anbuden skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbeviset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfördran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbudet skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

#### 11. Giltighet för anbudsinfördran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfördran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d) i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

### Bedrivande av regelbunden lufttrafik

#### Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Nice och Bastia

(95/C 200/15)

#### 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike, i överensstämmelse med det beslut som fattats av l'Assemblée territoriale de Corse, beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Nice och Bastia. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Nice och Bastia den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillträdet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infordran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsikas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfordran, vilka publiceras samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalsättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de ingivit anbud på skulle väljas).

#### 2. Föremålet för anbudsinfordran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Nice och Bastia i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

#### 3. Deltagande i anbudsförfarandet

Alla de lufttrafikföretag, som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsförfarandet. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag, som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av annan

medlemsstat än Frankrike, fram till 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster inom Frankrike av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsförfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsförfarandet, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestämmas varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtaltet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske under förutsättning att hänsyn tas till de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

## 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelserna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes illa eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn till antalet ej genomförda flygningar.

## 10. Ingivande av anbud

Anbudet skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbe-

viset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfordran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbudet skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

## 11. Giltighet för anbudsinfordran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfordran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Nice och Ajaccio

(95/C 200/16)

## 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike i överensstämmelse med det beslut som fattats av l'Assemblée territoriale de Corse beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Nice och Ajaccio. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Nice och Ajaccio den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillträdet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infordran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsi-

kas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfordran, vilka publiceras samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de ingivit anbud på skulle väljas).

## 2. Föremålet för anbudsinfordran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Nice och Ajaccio i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

## 3. Deltagande i anbudsförfarandet

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den

23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsförfarandet. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag, som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av annan medlemsstat än Frankrike, fram till 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster inom Frankrike av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsförfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsförfarandet, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestämmas varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som

föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske under förutsättning att hänsyn tas till de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

#### 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelserna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes illa eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn till antalet ej genomförda flygningar.

#### 10. Ingivande av anbud

Anbuden skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbeviset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfördran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbudet skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

#### 11. Giltighet för anbudsinfördran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfördran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d) i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Figari

(95/C 200/17)

#### 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike i överensstämmelse med det beslut som fattats av Assemblée territoriale de Corse beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Marseille och Figari. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Figari den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillrådet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infordran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsikas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfordran, vilken publicerats samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn tagen till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de inivit anbud på skulle väljas).

#### 2. Föremålet för anbudsinfordran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Figari i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

#### 3. Deltagande i anbudsförfarandet

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsförfarandet. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92, kan inte trafikföretag som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av annan medlemsstat än Frankrike, fram till den 1. 4. 1997, an-

vända mer än 50 % för cabotagetjänster inom Frankrike av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsförfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsförfarandet, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestämmas varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera offererade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske under förutsättning att hänsyn tas till de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

## 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelserna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes illa eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn tagen till antalet ej genomförda flygningar.

## 10. Inlämnande av anbud

Anbudet skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbe-

viset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfördran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbudet skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

## 11. Giltighet för anbudsinfördran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfördran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbudsinfördran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Calvi

(95/C 200/18)

## 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike, i överensstämmelse med det beslut som fattats av l'Assemblée territoriale de Corse, beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Marseille och Calvi. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Calvi den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillträdet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infördran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsi-

kas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfördran, vilka publiceras samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de ingivit anbud på skulle väljas).

## 2. Föremålet för anbudsinfördran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Calvi i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

## 3. Deltagande i anbudsförfarandet

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den

23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsförfarandet. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag, som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av annan medlemsstat än Frankrike, fram till 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster inom Frankrike av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsförfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsförfarandet, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestämmas varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske förutsättning att hänsyn tas till de

normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

#### 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelseerna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes illa eller inte alls, kan detta medföra ersättningskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn till antalet ej genomförda flygningar.

#### 10. Ingivande av anbud

Anbuden skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbeviset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfordran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbuden skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

#### 11. Giltighet för anbudsinfordran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfordran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d) i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Bastia

(95/C 200/19)

#### 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike i överensstämmelse med det beslut som fattats av Assemblée territoriale de Corse beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Marseille och Bastia. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Bastia den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillträdet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infordran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsikas flyglätor som var och en för sig är föremål för anbudsinfordran, vilka publiceras samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn tagen till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de ingivit anbud på skulle väljas).

#### 2. Föremålet för anbudsinfordran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Bastia i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

#### 3. Deltagande i anbudsproceduren

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd från lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsproceduren. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag, som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av annan medlemsstat än Frankrike fram till 1. 4. 1997, använda

mer än 50 % för cabotagetjänster inom Frankrike av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsproceduren

För detta anbudsproceduren gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsproceduren, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestäms varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske under förutsättning att hänsyn tas till de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

## 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelseerna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes illa eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn till antalet ej genomförda flygningar.

## 10. Ingivande av anbud

Anbuden skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbe-

viset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publicering av denna anbudsinfördran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbuden skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

## 11. Giltighet för anbudsinfördran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfördran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbusinfördran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Ajaccio

(95/C 200/20)

## 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike i överensstämmelse med det beslut som fattats av Assemblée territoriale de Corse beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Marseille och Ajaccio. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Ajaccio den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillträdet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter införandet av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsi-

kas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfördran, vilken publicerats samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn tagen till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de ingivit anbud på skulle väljas).

## 2. Föremålet för anbudsinfördran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Ajaccio i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

## 3. Deltagande i anbudsinförandet

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den

23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsförfarandet. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av annan medlemsstat än Frankrike fram till den 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsförfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsförfarandet, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande, trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestämmas varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske under förutsättning att hänsyn tas

til de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

#### 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelserna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av l' office des transports de la Corse.

Om avtalet följes illa eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn tagen till antalet ej genomförda flygningar.

#### 10. Inlämnande av anbud

Anbudet skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbeviset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfördran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbudet skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

#### 11. Giltighet för anbudsinfördran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfördran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Figari

(95/C 200/21)

#### 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike, i överensstämmelse med det beslut som fattats av Assemblée territoriale de Corse, beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Paris (Orly) och Figari. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Figari den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning, begränsa tillrådet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infordran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsikas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfordran, vilken publicerats samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn tagen till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de ingivit anbud på skulle väljas).

#### 2. Föremålet för anbudsinfordran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Figari i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

#### 3. Deltagande i anbudsförfarandet

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsförfarandet. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av annan

medlemsstat än Frankrike, fram till den 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsförfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsförfarandet, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande, trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestämmas varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske under förutsättning att hänsyn tas till de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

## 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelserna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes illa eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn tagen till antalet ej genomförda flygningar.

## 10. Inlämnande av anbud

Anbuden skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbe-

viset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfördran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbuden skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

## 11. Giltighet för anbudsinfördran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfördran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbudsinfördran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Calvi

(95/C 200/22)

## 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike, i överensstämmelse med det beslut som fattats av l'Assemblée territoriale de Corse, beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Paris (Orly) och Calvi. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Calvi den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillträdet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infördran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsi-

kas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfördran, vilka publiceras samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de ingivit anbud på skulle väljas).

## 2. Föremålet för anbudsinfördran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Calvi i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

## 3. Deltagande i anbudsinfördrandet

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den

23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att deltaga i anbudsförfarandet. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag, som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av annan medlemsstat än Frankrike, fram till 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster inom Frankrike av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsförfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsförfarandet, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestämmas varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtaltet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske förutsättning att hänsyn tas till de

normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

#### 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelseerna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes illa eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn till antalet ej genomförda flygningar.

#### 10. Ingivande av anbud

Anbudet skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbeviset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfördran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbudet skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

#### 11. Giltighet för anbudsinfördran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfördran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbudsinfordran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Bastia

(95/C 200/23)

#### 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike i överensstämmelse med det beslut som fattats av Assemblée territoriale de Corse beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Paris (Orly) och Bastia. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Marseille och Ajaccio den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillrädet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infordran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsikas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfordran, vilken publicerats samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn tagen till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de lämnat anbud på skulle väljas).

#### 2. Föremålet för anbudsinfordran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Bastia i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

#### 3. Deltagande i anbudsförfarandet

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsförfarandet. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92, kan inte trafikföretag som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdad av annan

medlemsstat än Frankrike, fram till den 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster inom Frankrike av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsförfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsförfarandet, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestämmas varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera offererade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske under förutsättning att hänsyn tas till de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

## 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelserna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes illa eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn tagen till antalet ej genomförda flygningar.

## 10. Inlämnande av anbud

Anbudet skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbe-

viset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai-Saint Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfördran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbudet skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

## 11. Giltighet för anbudsinfördran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfördran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## Bedrivande av regelbunden lufttrafik

### Frankrikes anbudsinfördran i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Ajaccio

(95/C 200/24)

## 1. Inledning

Med tillämpning av bestämmelserna i artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23. 7. 1992 om EG-lufttrafikföretags tillgång till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike i överensstämmelse med det beslut som fattats av Assemblée territoriale de Corse beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Paris (Orly) och Ajaccio. Normerna för den allmänna trafikplikten har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Ajaccio den 1. 12. 1995, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrives i artikel 4.1 d i samma förordning begränsa tillträdet till denna förbindelse till ett enda trafikföretag och att efter infördran av anbud upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1. 1. 1996.

Anbudsgivare kan inkomma med anbud om bedrivande av trafik på flera av de förbindelser från någon av Korsi-

kas flygplatser som var och en för sig är föremål för anbudsinfördran, vilken publicerats samma dag i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, framför allt om ett sådant förfarande skulle minska den nödvändiga totalersättningen. Anbudsgivarna bör emellertid för varje förbindelse tydligt ange det nödvändiga ersättningsbeloppet, eventuellt med hänsyn tagen till olika urvalsmöjligheter vad gäller deras anbud (om endast en del av de linjer de ingivit anbud på skulle väljas).

## 2. Föremålet för anbudsinfördran

Att från och med den 1. 1. 1996 tillhandahålla regelbunden lufttrafik mellan Paris (Orly) och Ajaccio i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för denna förbindelse, och som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8.

## 3. Deltagande i anbudsförfarandet

Alla de lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den

23. 7. 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att deltaga i anbudsförfarandet. Eftersom Frankrike tillämpar bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning nr 2408/92 kan inte trafikföretag som innehar tillstånd för bedrivande av flygtrafik utfärdat av annan medlemsstat än Frankrike fram till den 1. 4. 1997 använda mer än 50 % för cabotagetjänster av den kapacitet de utnyttjar under en flygsäsong på en linje, varvid cabotagetjänsten måste utgöra inledningen eller avslutningen av denna samma linje.

#### 4. Anbudsförfarandet

För detta anbudsförfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d), e), f), g), h) och i) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

#### 5. Anbudshandlingar

Fullständiga anbudshandlingar, inklusive avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet och de särskilda bestämmelserna för anbudsförfarandet, kan gratis erhållas från:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex.

#### 6. Ekonomisk ersättning

Anbudsgivarnas anbud skall tydligt ange det belopp som krävs som ersättning för att under tre år från och med avsett datum för driftens inledande, trafikera linjen i fråga (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestäms varje år "ex post", det vill säga beroende av linjens i vederbörlig ordning redovisade faktiska utgifter och intäkter, dock högst det belopp som anges i anbudet.

#### 7. Priser

Anbudsgivarnas anbud skall precisera deras planerade priser, vilka skall följa de normer för allmän trafikplikt som publiceras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 199 av den 3. 8.

#### 8. Varaktighet, ändring och uppsägning av avtalet

Avtalet skall löpa från och med den 1. 1. 1996. Det upphör att gälla senast den 31. 12. 1998.

Utförandet av avtalet kommer att utvärderas årligen, i samråd med trafikföretaget, under de två månader som föregår årsdagen av driftens igångsättande. Avtalsändringar får endast ske under förutsättning att hänsyn tas

til de normer för allmän trafikplikt som publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 199 av den 3. 8. Varje förändring av avtalet skall införas i en tilläggsklausul.

För trafikföretaget gäller att uppsägning av avtalet måste ske med minst 6 månaders varsel.

#### 9. Avtalsbrott

Trafikföretaget är ansvarigt för att avtalsförpliktelseerna fullgöres i god ordning. Om dessa fullgöres illa eller inte alls, av andra skäl än force majeure, det vill säga onormala, oförutsägbara och av flygbolaget oberoende omständigheter som företaget trots alla åtgärder som vidtagits ej lyckats undvika, kan avtalet utan varsel sägas upp av Office des transports de la Corse.

Om avtalet följes ill eller inte alls, kan detta medföra ersättningsskyldighet för den skada som det korsikanska samhället lidit. Ersättningens storlek fastställs av behörig juridisk instans.

Oavsett om talan avseende ersättningsskyldighet väckes eller ej, ger varje avbrott i flygtrafiken upphov till en omprövning av den ekonomiska ersättningens storlek med hänsyn tagen till antalet ej genomförda flygningar.

#### 10. Inlämnande av anbud

Anbudet skall insändas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbeviset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto till:

Office des transports de la Corse, 19, route de Sartène, Quai Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex,

tidigast en månad och senast fem veckor räknat från datum för publiceringen av denna anbudsinfordran i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, och anbudet skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid.

#### 11. Giltighet för anbudsinfordran

För giltigheten hos föreliggande anbudsinfordran gäller, i enlighet med första meningen i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat, som kan få tillstånd att bedriva trafik på linjen i enlighet med artikel 3 i förordning nr 2408/92, före den 1. 12. 1995 (en månad torde vara tillräckligt att erhålla trafikrättigheterna) skall ha inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1. 1. 1996 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

## SOKRATES

### Europeiska Gemenskapens åtgärdsprogram på utbildningsområdet

**Encadré: sista ansökningstid för vissa åtgärder: september 1995. Se närmare detaljer i slutet av denna presentation**

(95/C 200/25)

SOKRATES är Europeiska gemenskapens åtgärdsprogram för samarbete på utbildningsområdet. Det antogs den 14. 3. 1995 (beslut 819/95/EG, EGT L 87 den 20. 4. 1995). Det sträcker sig över perioden 1995-1999 och gäller Europeiska unionens 15 medlemsstater och Island, Liechtenstein och Norge inom ramen för EES-avtalet. För 1995 har SOKRATES en gemenskapsbudget på 176 000 000 ecu.

SOKRATES är en fortsättning på och utveckling av en rad tidigare gemenskapsprogram, bland annat ERASMUS (inom den högre utbildningen) och LINGUA (på språkinlärningsområdet). Dessa kombineras med nya åtgärder till det första övergripande europeiska programmet för samarbete inom samtliga utbildningssektorer.

SOKRATES' huvudsakliga målsättningar är:

- att utveckla den europeiska dimensionen på utbildningsområdet
- att befrämja förbättrade kunskaper inom europeiska språk
- att befrämja utbildningens mellankulturella dimension
- att höja utbildningens kvalitet via ett europeiskt samarbete
- att befrämja den pedagogiska personalens och studenternas rörlighet
- att uppmuntra till erkännande av examensbevis, studieperioder och andra behörigheter
- att stödja utvecklingen av ett "öppet Europa" för samarbete inom utbildningen
- att uppmuntra till öppen- och distansundervisning i ett Europasammanhang
- att stimulera informationsutbyte om utbildningssystem och principer.

SOKRATES ingår i en bredare strategi för att vinna spridning åt idén om den livslånga inlärningsprocessen, som ett svar på att grund- och yrkesutbildningsbehoven ständigt förändras. Programmet har ett nära samband

med andra initiativ på europeisk nivå, särskilt LEONARDO-programmet för yrkesutbildning YOUTH FOR EUROPE III, olika delar av Fjärde ramprogrammet för forskning och utveckling samt gemenskapsinsatser till förmån för handikappade och främjande av jämställdhet.

SOKRATES kan enligt instruktionerna inrymma många slags åtgärder:

- projekt, nätverk, partnerskap och sammanslutningar över gränserna
- samarbete omkring utveckling av kursplaner, moduler, läromedel och andra pedagogiska produkter
- rörlighet och utbyte
- vidareutbildning för pedagogisk personal på flernationsnivå
- studiebesök för att underlätta projektförberedelser eller erfarenhetsutbyte
- utarbetande av undersökningar, analyser, handledningar och datainsamlingsverksamhet
- projektutvärdering
- spridning av resultat.

Det övergripande ansvaret för genomförandet av SOKRATES vilar på EU-kommissionen (generaldirektorat 22: Utbildnings-, fortbildnings- och ungdomsfrågor). I detta sammanhang har man stöd av SOKRATES-kommittén, som består av två representanter för varje medlemsstat. Kommittén har två utskott, för högre utbildning respektive grundutbildning.

SOKRATES-programmet stöder samarbete på sex områden:

#### Högre utbildning (ERASMUS)

Åtgärd 1 - Anslag för främjande av en europeisk dimension vid universiteten

- organiserat studentutbyte med erkännande av studietid
- det europeiska meritöverföringssystemet (ECTS)
- lärarkårens rörlighet och utbytesprogram
- språkliga förberedelser för "utvandrande och invandrande" studenter och personal
- korta intensivkurser
- utveckling av kursplaner för samtliga studienivåer
- språkstudier i kombination med andra akademiska ämnen
- universitetssamarbete omkring frågor av gemensamt intresse ("tema-nätverk")
- studiebesök som förberedelse för framtida samarbetsprojekt
- tillämpning av öppen- och distansundervisningsmetoder.

#### Åtgärd 2 - Stipendier till studenter

Direkt ekonomiskt stöd till att täcka "rörlighetskostnader" (resor, språkliga förberedelser och höjda levnads-kostnader) för studenter som bedriver tre till tolv månaders erkända utlandsstudier.

#### Kompletterande åtgärder

Bidrag till Europaprogram för högskolelärarorganisationer samt organisationer för administrativ personal eller studenter samt annan opinionsbildande verksamhet med koppling till den högre utbildningens alleuropeiska dimension

#### Grundutbildning (COMENIUS)

Åtgärd 1 - Samarbete mellan skolor/Europeiska samarbetsprojekt

Skolors samarbete över nationsgränserna i syfte att utveckla "Europeiska samarbetsprojekt" omkring ämnen av gemensamt intresse för elever i olika europeiska länder

Åtgärd 2 - Utbildning av barn till migrerande eller kringresande arbetstagare, handelsresande och zigenare/mellankulturell utbildning

Flernationella program för att förbättra utbildningsmöjligheterna för barn i dessa specifika samhällsgrupper och för att förbereda skolbarn i allmänhet inför livet i ett alltmer mångkulturellt samhälle, som ett bidrag till kampen mot rasism och främlingsrädsla.

Åtgärd 3 - Vidareutbildning för lärare och annan pedagogisk personal

Flernationell vidareutbildning med någon av följande inriktningar:

- befrämjande av läraryrkets europeiska dimension
- förbättring av studieresultat och ökat elevengagemang, försök att hjälpa barn med speciella stödbehov och resurser.

#### Kompletterande åtgärder

— Europainriktad verksamhet inom organisationer på skolsamarbetsområdet (till exempel lärar- eller föräldraföreningar)

— informationsaktiviteter med anknytning till stöd för ett europeiskt samarbete inom denna sektor, bland annat bidrag till "Europa i skolan"-tävlingen.

#### Stimulans till språkinläring (LINGUA)

Åtgärder för att höja kvalitetskraven på läroanstalter och studieresultat i fråga om EU:s och EFTA-EES-ländernas officiella språk, inom alla utbildningssektorer (de minst frekventa språken prioriteras särskilt):

Åtgärd A - Europeiska samarbetsprogram för bildning av språklärare (ECP)

Flernationellt samarbete mellan grund- eller vidareutbildningsorganisationer för att förstärka yrkeskunnandet bland blivande eller nuvarande språklärare (samordnad utveckling av kursplaner, läromedel, moduler och fortbildningsprogram).

Åtgärd B - Fortbildning inom undervisning i främmande språk

Intensivkurser eller andra liknande utbildningsinsatser i ett annat deltagarland för att förstärka lärarens förmåga att lära ut främmande språk eller att undervisa på främmande språk.

**Åtgärd C - Assistentstipendier för blivande språklärare**

Stipendier för att blivande språklärare skall kunna tillbringa tre till tolv månader som assistent i ett annat deltagarland, där ett av de officiella språken i normalfallet är det som de skall undervisa i.

**Åtgärd D - Utveckling av utrustning för språkundervisning och utvärdering av språklig förmåga**

Flernationella projekt för att utveckla redskap för språkundervisning och utvärdering av förvärvade kunskaper i främmande språk (uppläggning, utveckling och utbyte av kursplaner, framställning av nya undervisningshjälpmedel, utveckling av redskap och metoder för att bedöma språkkunskaper).

**Åtgärd E - Samordnade utbildningsprojekt för språkinläring (JEP)**

Ungdomsutbyte under grundutbildningen, speciellt yrkesinriktade kurser och teknisk utbildning, inom ramen för gemensamma projekt med koppling till deras grund- och yrkesutbildning.

**Kompletterande åtgärder**

- insatser på europeisk nivå av sammanslutningar på språkundervisningsområdet
- information om nydanande metoder att lära ut och studera språk
- opinionsbildning med anknytning till ett alleuropeiskt samarbete inom sektorn.

**Stimulans till öppen undervisning och distansundervisning (ODL)**

Två huvudgrupper av åtgärder som är avsedda att stödja ett europeiskt samarbete omkring öppen- och distansundervisning (ODL) och utnyttjande av ny informations- och kommunikationsteknik på utbildningsområdet:

**A - Stöd till europeiskt samarbete på ODL-området**

Projekt som drivs av europeiska partnerskap med:

- mottagare och avsändare inom distansundervisningen
- "konventionella" läroanstalter som integrerar ny informations- och kommunikationsteknik i undervisningen

— företag som producerar pedagogisk programvara och undervisningsprogram.

Observatorie-projekt med målsättningen att få en helhetsbild av utvecklingsnivån inom en viss ODL-aspekt eller utnyttjande av nya pedagogiska metoder över ett tvärsnitt av SOKRATES' deltagarländer.

**B - Stöd för öppen- och distansundervisning inom andra delar av SOKRATES**

I fallen där öppen- och distansundervisning är en central aspekt av en programtillämpning kan projekt som sorterar under andra SOKRATES-sektioner vara berättigade till ytterligare bidrag med avseende på ODL-dimensionen. Detta gäller speciellt när öppen- eller distansundervisning höjer undervisningens kvalitet eller öppnar möjligheter till europeiskt samarbete för grupper av pedagoger som annars skulle ha varit utestängda.

**Vuxenutbildning**

Flernationella projekt som syftar till att förstärka den europeiska profilen inom alla vuxenutbildningsområden, vilket innebär att man kompletterar de mer yrkesinriktade insatser som stöds inom LEONARDO-programmet. SOKRATES stöder:

- verksamhet som ökar medvetenheten bland vuxenutbildningens pedagoger om hur viktiga Europafrågorna är, genom att sprida kunskap om de europeiska ländernas kulturer, språk och traditioner eller genom att skapa ökad förståelse för de politiska, ekonomiska och administrativa aspekterna av Europeiska unionen
- projekt som befrämjar uppbyggnad av nätverk mellan vuxenutbildningsorganisationer, med tyngdpunkt på ämnen som intresserar Europamedborgarna i de deltagande länderna.

**Informations- och erfarenhetsutbyte omkring pedagogiska system och principer****1 - Frågor av allmänt utbildningspolitiskt intresse**

Informations och erfarenhetsutbyte i centrala utbildningspolitiska frågor, särskilt genom studier, seminarier, expertutbyte och utveckling av bättre kanaler för informationsspridning.

## 2 - Det europeiska informationsnätverket på utbildningsområdet (EURYDICE)

EURYDICE-nätverket är uppbyggt av nationella enheter som samordnas av en Europa-enhet i Bryssel, och det har till uppgift att samla in och sprida information om utbildningssystem i deltagarländerna.

## 3 - studiebesöksprogram för beslutsfattare på undervisningsområdet (ARION)

Studiebesök i flernationsgrupper för beslutsfattare på undervisningsområdet (speciellt inom grund- och gymnasieskolan), i kombination med åtgärder för fungerande distribution av studiebesökens resultat.

## 4 - nationella informationscentra för erkännande av akademiska meriter (NARIC)

Ett nätverk av nationella centra som informerar institutioner och enskilda om högre utbildningssystem och meritvärdering, så att det skall bli lättare att tillgodoräkna sig meriter från andra deltagarländer.

### Ansöknings- och urvalsförfarandet

Förfaringssättet för bidragsansökningar och handläggning inom SOKRATES-programmet varierar kraftigt beroende på om kommissionen administrerar en viss åtgärd centralt eller om den drivs decentraliserat av nationsbyråerna som tillsätts av de deltagande länderna.

För samtliga sex programavsnitt finns Anvisningar för sökande med all nödvändig detaljinformation om ansökningsförfarandet, sista ansökningsdatum och urvalskriterier. Dessa dokument och annan information kan rekvideras från:

SOCRATES and Youth Technical Assistance Office, rue Montoyerstraat 70, B-1040 Bryssel, tel. (32-2) 233 01 11, telefax (32-2) 233 01 50,

som svarar för tekniskt stöd åt kommissionen under programmets genomförande.

### Ansökningsdatum

1. Beroende på att beslutet att inrätta programmet fattades i år har man bestämt i samråd med SOKRATES-kommittén att de flesta programåtgärder för 1995 administreras enligt ett provisoriskt förfarande som är närbesläktat med de tidigare gemenskapsprogrammets. Detaljuppgifter kan rekvideras från SOCRATES and Youth Technical Assistance Office.

2. Samtliga ansökningsdatum för kalenderåret 1996 finns sammanställda i ovan nämnda Anvisningar för sökande. Ansökningar om stöd till förberedande studiebesök och kompletterande åtgärder kan lämnas in när som helst efter detta offentliggörande.

3. Ansökningar kan skickas in senast den 30. 9. 1995 (poststämpelns datum gäller) när det gäller följande åtgärder (se beskrivning ovan):

- Främjande av språkinläring (LINGUA), åtgärd D
- Öppna kurser och distansundervisning (ODL), del A
- Vuxenutbildning.

Detta ansökningsdatum avser:

- LINGUA åtgärd D: projekt som inleds i 1/1996 (nästa ansökningsdatum blir i 9/1996),
- ODL och vuxenutbildning: projekt som inleds i slutet av 1995 eller början av 1996.

Respektive Anvisningar för sökande och ansökningsblanketter kan rekvideras från SOKRATES and Youth Technical Assistance Office (ovanstående adress), som också lämnar uppgifter om ansökningsförfarande för kompletterande åtgärder och förberedande studiebesök inom olika SOKRATES-åtgärder 1995.

4. Vad gäller genomförandet av "Frågor av allmänt utbildningspolitiskt intresse" (informations- och erfarenhetsutbyte, punkt 1) kommer en särskild uppmaning att inkomma med förslag att offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* (EGT) i slutet av juli. Sista datum för inlämning av ansökningar kommer att vara 30. 9. 1995 (poststämpelns datum gäller) (nästa ansökningsdatum för denna åtgärd: 1. 2. 1996).

**Phare — Elektronisk utrustning till gränspolis**

Anbud nr ZZ9209-01-042

**Meddelande om uppmaning till anbudsgivning utfärdad av Europeiska unionens kommission på bulgariska regeringens vägnar för ett projekt finansierat inom ramen för Phare-programmet**

(95/C 200/26)

**Projektets titel**

Leverans i tre delar enligt följande:

Del I: Datorer, kommunikations- och nätverksutrustning och mjukvara.

Del II: Läsare för pass.

Del III: Skrivare för pass.

**1. Deltagande och ursprung**

Deltagande är möjligt på lika villkor för alla fysiska och juridiska personer i Europeiska unionens medlemsstater eller Albanien, Bulgarien, Kroatien, Tjeckiska republiken, Estland, Ungern, Lettland, Litauen, Rumänien och Slovenien.

**2. Avseende**

Leverans i tre delar: datorer, nätverk, kommunikationsutrustning med mjukvara och periferenheter till gränspolis i Vidin, Rousse, Gyueshove och Kulata, Bulgarien.

**3. Förfrågningsunderlag**

Fullständigt förfrågningsunderlag kan beställas utan kostnad från:

a) Europeiska gemenskapernas kommission, Delegationen i Bulgarien, Phare-kontoret, attention Mr Anthony Kirk, Interpret World Trade Centre, 36 Boulevard Dragan Tsankov, BG-1056 Sofia, tel. (359-2) 73 98 41, telefax (359-2) 73 83 95.

b) The Ministry of Transport, 9 V. Levski Street, BG-1000 Sofia, attention Dipl. Eng. Dimitar Zoev, tel. (359-2) 87 10 81, telefax (359-2) 88 50 94, telex 23 200 MT BG.

**4. Anbud**

Anbud skall inkomma senast 19. 9. 1995 (9.00), lokal tid, till:

The Ministry of Transport, 9 V. Levski Street, BG-1000 Sofia, attention Dipl. Eng. Dimitar Zoev, tel. (359-2) 87 10 81, telefax (359-2) 88 50 94, telex 23 200 MT BG.

Anbuden kommer att öppnas vid offentligt sammanträde 19. 9. 1995 (10.00), lokal tid, på samma adress.

**Phare — Byggnadsarbeten****Meddelande om anbudsinfordran utfärdad av rumänska regeringen för arbeten finansierade av Europeiska gemenskapen inom ramen för Phare-programmet**

(95/C 200/27)

1. **Titel:** Förbättring av väginfrastruktur och området vid gränstationen i Bors - Rumänien

Tjeckiska republiken, Slovakiska republiken och Slovenien.

**2. Deltagande och ursprung:**

Offererade varor skall ovillkorligen ha sitt ursprung i ovanstående stater.

Deltagande är möjligt, på lika villkor, för samtliga fysiska och juridiska personer i Europeiska ekonomiska gemenskapens medlemsstater och i Albanien, Bulgarien, Estland, Ungern, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien,

**3. Avseende**

Vägarbeten skall utföras mellan km 640,41 och 641,75 på RN 1. Vägen går igenom den lilla staden Bors.

Huvudsakliga arbeten är följande:

- Utbyggnad till fyra körbanor.
- Förstärkning av den befintliga vägen.
- Förstärkning av vägren.
- Utbyggnad av den befintliga vägtrumman.
- Förbättring av korsningar.
- Förbättring av dränering genom tvärgående dräneringsledningar vid vägrenen.

Arbetena är av följande volymer:

- Asfaltsbetong, 4 cm tjock: 23 000 m<sup>2</sup>,
- Tät beläggning: 6 370 t.
- Grusbindemedel: 2 300 t.
- Ballast: 4 000 m<sup>3</sup>,
- Stabiliseringsballast: 3 200 m<sup>3</sup>,

- Prefabricerad vägtrumma: 3 mm × 2,40 m × 11,27 m,
- Skyltar: 13 stycken.

#### 4. Förfrågningsunderlag

Förfrågningsunderlag kan erhållas från och med 1. 8. 1995 från "National Administration of Roads", blvd. Dinicu Golescu 38, Transportministeriet, RO-77113 Bukarest, telefax (401) 312 09 84, mot kvitto på betalning av ett icke återbetalningsbart belopp på 200 US\$ till "National Administration of Roads" eller på motsvarande belopp i lei för rumänska kontraktörer.

#### 5. Anbud

Samtliga anbud bifogade av en anbudsgaranti (bankgaranti på minst 2 % av priset i kontraktet exklusive moms) skall lämnas in senast 19. 9. 1995 (3.00), lokal tid till "National Administration of Roads".

Anbudet kommer att öppnas vid offentligt sammanträde 20. 9. 1995 (10.00) lokal tid, i "National Administration of Roads" kontor.

### Utbildningsseminarier för journalister

#### Öppet förfarande

(95/C 200/28)

1. **Upphandlande myndighet:** Europeiska kommissionen, Gemneraldirektorat X för information, kommunikation och kultur, enhet "Service appui aux médias" (X.B.1), Mr Lindsay Armstrong, T-120, 9/52, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel.

Tel. (32-2) 296 11 66. Telefax (32 2) 296 26 95.

2. **Tjänstekategori och beskrivning:** Kommissionen önskar teckna ett eller flera kontrakt med organisatörer av utbildningsseminarier, särskilt utformade för media och som behandlar europafrågor, samt ämnen av gemensamt intresse för industrin och journalistyrken. De av kommissionen eftersökta kontraktörerna skall vara i stånd att tillhandahålla ett stort antal utbildare och experter, som inte tillhör europeiska institutioner

och som har journalistisk erfarenhet. De skall vara kapabla att utforma måttbeställda utbildningsprogram, utifrån de punktliga förfrågningar som framställs till dem från centrala kontor, representationsbyråer i medlemsstaterna och i Europeiska kommissionens delegationer i tredje land. Förmågan att organisera seminarier i en anpassad miljö utanför institutionerna, samt möjligheten att använda ett stort antal arbetsspråk, kommer att ha väsentlig betydelse. Tjänsterna kommer att beställas utifrån behov.

Tjänstekategori: 27.

Upphandling nr. PO/95-72/B1.

3. **Plats för utförande:** Dessa seminarier kommer huvudsakligen att äga rum i kontraktörens lokaler.

4. a), b), c)
5. Kontraktet utgör en odelbar del.
6. a), b)
7. **Kontraktets varaktighet:** Kontrakt på tre år, förlängningsbart för en period av två år.
8. a) **Namn och adress varifrån förfrågningsunderlaget kan beställas:** Europeiska kommissionen, Generaldirektorat X för information, kommunikation och kultur, enhet "Service appui aux médias" (X.B.1), Mr Lindsay Armstrong, T-220 9/52, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel, tel. (32-2) 296 11 66, telefax (32-2) 296 26 95.
- b) **Sista dag för beställning:** 12. 9. 1995.
- c)
9. a) **Sista dag för mottagande av anbud:** 19. 9. 1995.
- b) **Adress till vilken de skall inlämnas:** Europeiska kommissionen, Generaldirektorat X för information, kommunikation och kultur, enhet "Service appui aux médias" (X.B.1), Mr Lindsay Armstrong, T-120 9/52, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel.
- Kuvertet skall märkas "Appel d'offres nr. PO/95-72/B1; séminaires de formation pour journalistes".
- c) **Språk på vilka de skall avfattas:** Ett av Europeiska gemenskapens 11 officiella språk.
10. a) **Personer som är behöriga att närvara vid anbudens öppnande:** Europeiska kommissionens tjänstemän.
- b)
- 11.
12. **Betalningsvillkor:** Mot uppvisande av faktura, efter utförande av särskilda utbildningsåtgärder och tillhandahållande av intyg.
13. Grupper av leverantörer tillåts under förutsättning att ett enda företag är kontraktsansvarigt.
14. **Urvalskriterier:** Uttagning kommer att ske utifrån yrkesmässig, ekonomisk, finansiell och teknisk förmåga. Sökande skall inlämna följande upplysningar:
- bolagsordning, bifogad av förteckning över styrelsemedlemmar,
  - kopia på reslutaträkning under de senaste två åren,
  - beskrivning av administrativt stöd och logistikstöd,
  - beskrivning av disponibel personal,
  - beskrivning av möjlighet till utbildningsmottagning,
  - förteckning över utbildare, deras utbildning och referenser,
  - förteckning över referenser till utbildningsåtgärder som genomförts de senaste tre åren.
15. **Anbudets giltighet:** Sex månader från och med sista dag för mottagande av anbud, angiven i punkt 9. a).
16. **Kontraktets tilldelningskriterier:** Kontraktet kommer att tilldelas det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet utifrån följande kriterier:
- referenser och erfarenheter inom utbildningsområdet, i synnerhet inom internationell journalistutbildning,
  - introduktionsgrad till journalistiska miljöer,
  - lärarnas kompetens,
  - pris.
- 17.
18. **Dag för avsändande av meddelandet:** 24. 7. 1995.
19. **Dag för mottagande av meddelandet av Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer:** 24. 7. 1995.

**Kortinstallationer och -tjänster****Meddelande om varukontrakt****Förhandsinformation**

(95/C 200/29)

1. **Upphandlande myndighet:** Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet XIX - Budget, Mr J. P. Mingasson, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel.

**Övriga upplysningar kan erhållas från:** Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet XIX - Budget, Enhet XIX/03 "Informatisation et audit des procédures", rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel.

Diane Van der Linden, telefax (32-2) 295 26 62.

2. **Varubeskrivning:** Tillhandahållande, installation, underhåll och tillhörande tjänster (tekniskt bistånd, utbildning, stöd) för mångfunktionella kortbaserade lösningar i Europeiska kommissionens lokaler: särskilt för identifiering (tillträdeskontroll) och elektroniska signaturer för redovisnings- och ekonomiska system, med möjlighet till utvidgning av funktionsområdet.

Del 1: Plastkort, säkerhetsmoduler och tillhörande programvara.

Del 2: Kortläsare/skrivare och tillhörande programvara.

Del 3: Högnivåbibliotek och utvecklingshjälpmedel.

Del 4: Terminaler för fristående signatur med hjälp av plastkort.

Del 5: Personifieringsutrustning för plastkort.

3. **Beräknat datum för inledande av anbudsförfarandet för kontrakten:** 10/1995.

4. **Övriga upplysningar:** Anbudsreferens: 19/9506 "Multi-function smartcard-based solutions on the European Commission's premises".

5. **Dag för avsändande av meddelandet:** 24. 7. 1995.

6. **Dag för mottagande av meddelandet av Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer:** 24. 7. 1995.

## RÄTTELSER

Uppmaning till anbudsgivning för urval av forskningsorgan och -centra, inbegripet Gemensamt forskningscentrum (JRC), universitet eller företag för att tillhandahålla vetenskapliga och tekniska tjänster, som stöd till Europeiska kommissionens verksamheter inom spridning och optimering av FoU-resultat inom ramen för ett konkurrenskraftigt tillvägagångssätt

*(Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 185, 19 juli 1995, s. 25)*

(95/C 200/30)

Europeiska kommissionen, generaldirektorat XIII, Telekommunikation, informationsteknologi och innovation, direktorat D, förvaltningsenhet D.1, Jean Monnet-byggnaden, C4/11, L-2920 Luxemburg.

*stället för:*

9. a) *Sista dag för mottagande av anbud:* Anbud skall poststämpas senast den 28. 8. 1995.

*skall det stå:*

9. a) *Sista dag för mottagande av anbud:* Anbud skall poststämpas senast den 14. 9. 1995.

---