

Komunikat Urzędu Nadzoru EFTA zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) aktu, o którym mowa w pkt 64 lit. a) załącznika XIII do Porozumienia EOG (rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych)

Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie regularnych przewozów lotniczych (śmigłowcem) na trasie Værøy–Bodø

(2010/C 230/05)

1. WPROWADZENIE

Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych⁽¹⁾ Norwegia podjęła decyzję o nałożeniu z dniem 1 sierpnia 2011 r. zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych na następującej trasie:

1) Værøy–Bodø (w obie strony).

2. ZOBOWIĄZANIA Z TYTUŁU ŚWIADCZENIA USŁUG PUBLICZNYCH OBEJMUJĄ NASTĘPUJĄCĄ SPECYFIKACJĘ DLA TRASY VÆRØY–BODØ

2.1. Minimalne częstotliwości lotów, zdolność przewozowa, przebieg trasy oraz rozkłady lotów

Wymagania ogólne:

- wymagania obowiązują przez cały rok,
- liczbę oferowanych miejsc należy dostosować zgodnie z zasadami określonymi przez Ministerstwo Transportu i Komunikacji w załączniku A do niniejszego dokumentu,
- należy uwzględnić zapotrzebowanie społeczne na przewozy lotnicze.

Częstotliwość lotów:

- co najmniej dwa loty w obie strony dziennie od poniedziałku do piątku oraz jeden w sobotę i jeden w niedzielę.

Zdolność przewozowa:

- na loty w obie strony musi być dostępnych przynajmniej 180 miejsc tygodniowo.

Przebieg trasy:

Wymagane połączenia muszą być realizowane jako loty bez międzylądowania.

Rozkłady lotów:

W stosunku do lotów od poniedziałku do piątku (czas lokalny) obowiązują następujące wymagania:

- co najmniej 5 godz. 30 min. między pierwszym przylotem do Bodø a ostatnim odlotem z Bodø.

2.2. Kategoria statków powietrznych

Do obsługi wymaganych lotów wykorzystywane będą śmigłowce zarejestrowane do przewozu co najmniej 15 pasażerów.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. zostało zastąpione rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. Rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 nie zostało uwzględnione w porozumieniu EOG. Podstawą prawną niniejszego zaproszenia do składania ofert jest zatem rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92, które jest aktem prawnym obowiązującym Norwegię.

2.3. Wymagania techniczne i operacyjne

Zwraca się szczególną uwagę przewoźników na wymagania techniczne i eksploatacyjne obowiązujące w portach lotniczych. W celu uzyskania dodatkowych informacji należy skontaktować się z norweskim Urzędem Lotnictwa Cywilnego:

Luftfartstilsynet
P.O. Box 243
8001 Bodø
NORWAY

Tel. +47 75585000

2.4. Taryfy

Maksymalna, w pełni elastyczna taryfa podstawowa za przelot w jedną stronę (taryfa maksymalna) w roku eksploatacji rozpoczynającym się dnia 1 sierpnia 2011 r. nie może przekroczyć podanych poniżej kwot w koronach norweskich (NOK).

Værøy–Bodø 827,-

Taryfa maksymalna dla każdego kolejnego roku eksploatacji korygowana będzie dnia 1 sierpnia w oparciu o wskaźnik cen konsumpcyjnych dla 12-miesięcznego okresu kończącego się dnia 15 czerwca danego roku, który to wskaźnik publikowany jest przez norweski urząd statystyczny (<http://www.ssb.no>).

Przewoźnik będzie oferował bilety przez co najmniej jeden własny kanał sprzedaży. Przewoźnik odpowiada za udostępnienie biletów po cenie nieprzekraczającej taryfy maksymalnej do nabycia poprzez wszystkie należące do niego kanały sprzedaży.

Wymogi dotyczące taryfy maksymalnej obowiązują również w przypadku sprzedaży biletów przez inne przedsiębiorstwa kontrolowane przez przewoźnika. Przewoźnik jest odpowiedzialny za dostosowanie się tych przedsiębiorstw do wymogów dotyczących taryfy maksymalnej.

Taryfa maksymalna zawiera wszelkie podatki i opłaty na rzecz władz oraz wszelkie pozostałe opłaty dodatkowe (serwisowe itp.), które przewoźnik nalicza przy wydawaniu biletów.

Przewoźnik zobowiązany jest do uczestniczenia w krajowych porozumieniach międzyliniowych obowiązujących w danym momencie i do uwzględnienia w ofercie wszelkich zniżek wynikających z tych porozumień.

Przewoźnik udostępnia bilety poprzez komputerowy system rezerwacji (CRS).

3. DODATKOWE WARUNKI WYNIKAJĄCE Z PROCEDURY PRZETARGOWEJ

W przypadku przeprowadzenia procedury przetargowej, która ogranicza dostęp do tras do jednego tylko przewoźnika, obowiązują oprócz tego następujące warunki:

Taryfy:

- wszystkie taryfy za połączenia do/od innych przewozów lotniczych oferuje się wszystkim przewoźnikom na jednakowych warunkach. Wyjątkiem od powyższej zasady są jedynie te taryfy dolotowe za połączenia z innymi przewozami lotniczymi świadczonymi przez oferenta, których wartość nie przekracza 40 % taryfy w pełni elastycznej,
- w ramach omawianych lotów nie można uzyskiwać ani wykorzystywać punktów premialnych dostępnych w programach dla stałych klientów,
- zniżek socjalnych udziela się zgodnie z wytycznymi opublikowanymi w załączniku B do niniejszego komunikatu.

Warunki dotyczące transferu:

- wszelkie określone przez przewoźnika warunki dotyczące transferu pasażerów na trasy i z tras obsługiwanych przez innych przewoźników, w tym dotyczące czasu oczekiwania na połączenie oraz odpraw biletowych i bagażowych, muszą mieć charakter obiektywny i niedyskryminujący.

4. ZASTĄPIENIE I ZNIESIENIE WCZEŚNIEJSZYCH ZOBOWIĄZAŃ Z TYTUŁU ŚWIADCZENIA USŁUG PUBLICZNYCH

Niniejsze zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych zastępują wcześniejsze opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* C 138 oraz *Suplemencie EOG* nr 31/2008 z dnia 5 czerwca 2008 r. w odniesieniu do usług lotniczych na trasie Værøy–Bodø.

5. INFORMACJE

Dalsze informacje można uzyskać w norweskim Ministerstwie Transportu i Komunikacji:

The Ministry of Transport and Communications
P.O. Box 8010 Dep
0030 Oslo
NORWAY

Tel. +47 22248353
Faks +47 22245609

Dodatek A

KLAUZULA O DOSTOSOWANIU PRODUKCJI**1. Cel klauzuli o dostosowaniu produkcji**

Celem klauzuli o dostosowaniu produkcji jest zapewnienie odpowiedniej zdolności przewozowej, tak aby liczba miejsc oferowanych przez operatora odpowiadała zmianom w popycie rynkowym. Jeżeli liczba pasażerów zwiększy się znacząco i przekroczy podane poniżej wartości graniczne dla odsetka zajętych miejsc w danym momencie (wskaźnik wykorzystania miejsc), operator zobowiązany jest zwiększyć liczbę oferowanych miejsc. Jednocześnie operator może zmniejszyć liczbę oferowanych miejsc, jeśli liczba pasażerów znacznie spadnie. Zobacz warunki przedstawione poniżej w pkt 3.

2. Okresy pomiaru wskaźników wykorzystania miejsc

Wskaźnik wykorzystania miejsc będzie podlegał monitorowaniu i ocenie w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 30 czerwca włącznie oraz od dnia 1 sierpnia do dnia 30 listopada włącznie.

3. Warunki zmiany produkcji/liczby oferowanych miejsc**3.1. Warunki zwiększenia produkcji**

3.1.1. Produkcja/ilość dostępnych w ofercie miejsc musi ulec zwiększeniu, jeśli średni wskaźnik wykorzystania miejsc na każdej z tras objętych zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych przekroczy 70 %. Jeśli średni wskaźnik wykorzystania miejsc na tych trasach wyniesie ponad 70 % w którymś z okresów wyszczególnionych w pkt 2, operator ma obowiązek zwiększenia produkcji/liczby miejsc dostępnych w ofercie na tych trasach co najmniej o 10 % nie później niż od początku następnego sezonu lotniczego IATA. Produkcja/liczba miejsc dostępnych w ofercie zostanie zwiększona co najmniej w takim stopniu, by średni wskaźnik wykorzystania miejsc nie przekraczał 70 %.

3.1.2. W przypadku zwiększania produkcji/liczby miejsc dostępnych w ofercie zgodnie z powyższymi zasadami nowa produkcja może być realizowana przy użyciu statków powietrznych o mniejszej zdolności przewozowej niż ta, którą określono w pierwotnej ofercie, jeżeli operator zechce wybrać taką opcję.

3.2. Warunki zmniejszenia produkcji

3.2.1. Produkcja/liczba miejsc dostępnych w ofercie może ulec zmniejszeniu, jeśli średni wskaźnik wykorzystania miejsc na każdej z tras objętych zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych spadnie poniżej 35 %. Jeśli średni wskaźnik wykorzystania miejsc na tych trasach wyniesie poniżej 35 % w którymś z okresów wyszczególnionych w pkt 2, operator może zmniejszyć na tych trasach produkcję/liczbę miejsc dostępnych w ofercie o co najwyżej 25 % od pierwszego dnia po zakończeniu wyżej wymienionych okresów.

3.2.2. Na trasach, na których oferowane są więcej niż dwa loty dziennie w obu kierunkach, zmniejszenie produkcji zgodnie z pkt 3.2.1 następuje poprzez zmniejszenie częstotliwości lotów znajdujących się w ofercie. Jedynym wyjątkiem od tej zasady jest sytuacja, gdy operator wykorzystuje statki powietrzne o większej zdolności przewozowej niż zdolność minimalna określona w dokumencie nakładającym zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. W takim przypadku operator może skorzystać z mniejszego statku powietrznego, jednakże o zdolności przewozowej nie mniejszej niż zdolność minimalna określona w dokumencie nakładającym zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych.

3.2.3. Na trasach, na których oferowane są tylko jeden lub dwa loty dziennie w każdym kierunku, zmniejszenie liczby miejsc dostępnych w ofercie może odbyć się jedynie poprzez użycie statku powietrznego o mniejszej zdolności przewozowej, nawet jeśli ta spadnie poniżej zdolności przewozowej określonej w dokumencie nakładającym zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych.

4. Procedury dokonywania zmian w produkcji

4.1. Organem właściwym dla zatwierdzania proponowanych przez operatora rozkładów lotów, w tym zmian dotyczących produkcji/liczby oferowanych miejsc, jest norweskie Ministerstwo Transportu i Komunikacji. Odsyła się do okólnika N-3/2005 norweskiego Ministerstwa Transportu i Komunikacji, załączonego do dokumentacji przetargowej.

4.2. W przypadku zmniejszenia produkcji/liczby dostępnych miejsc zgodnie z pkt 3.2 do zainteresowanych rad okręgów rozesłany zostanie wniosek dotyczący przyjęcia nowego programu ruchu lotniczego. Zanim zmiany wejdą w życie, rady mają czas na przedstawienie swojego stanowiska w tej kwestii. Jeśli nowy program ruchu lotniczego przewiduje zmiany naruszające inne wymagania określone w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, nie ograniczające się jedynie do liczby lotów i zdolności przewozowej, musi on zostać przesłany do zatwierdzenia do norweskiego Ministerstwa Transportu i Komunikacji.

- 4.3. W przypadku zwiększenia produkcji/liczby oferowanych miejsc zgodnie z pkt 3.1, operator powinien uzgodnić rozkłady lotów dla zmienionej produkcji/liczby miejsc wspólnie z zainteresowaną jednostką administracyjną, tj. odpowiednim okręgiem lub okręgami.
 - 4.4. Jeżeli oferta zostanie powiększona o nową produkcję/liczbę miejsc zgodnie z pkt 3.1, a operator oraz okręgi jako zainteresowane jednostki administracyjne nie będą w stanie uzgodnić rozkładów lotów zgodnie z pkt 4.3, operator może ubiegać się o zatwierdzenie przez norweskie Ministerstwo Transportu i Komunikacji, zgodnie z pkt 4.1, innego rozkładu lotów dla nowej produkcji/liczby oferowanych miejsc. Nie oznacza to jednak, że operator może ubiegać się o zatwierdzenie rozkładu lotów, który nie uwzględnia wymaganego zwiększenia produkcji. Ministerstwo zatwierdzi propozycje odbiegające od tych, które mogłyby zostać przyjęte przez okręgi, jedynie jeśli istnieją ku temu istotne powody.
 5. **Niezmiennosc rekompensaty finansowej w przypadku zmiany produkcji**
 - 5.1. W przypadku zwiększenia produkcji zgodnie z pkt 3.1 rekompensata finansowa dla operatora nie ulega zmianie.
 - 5.2. W przypadku zmniejszenia produkcji zgodnie z pkt 3.2 rekompensata finansowa dla operatora nie ulega zmianie.
-

Dodatek B

PRZEPISY DOTYCZĄCE ZNIŻEK SOCJALNYCH

1. Na trasach, na których norweskie Ministerstwo Transportu i Komunikacji dokonuje zakupu usług w zakresie przewozów lotniczych zgodnie z zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych, zniżki socjalne przysługują następującym grupom osób:
 - a) osobom, które w dniu odlotu mają ukończone 67 lat;
 - b) osobom niewidomym powyżej 16 roku życia;
 - c) osobom niepełnosprawnym w wieku powyżej 16 roku życia, otrzymującym rentę inwalidzką na podstawie norweskiej ustawy nr 19 z dnia 28 lutego 1997 r. o ubezpieczeniach społecznych (nor. „Folketrygdloven”), rozdział 12, lub analogicznej ustawy innego państwa EOG;
 - d) uczniom i studentom powyżej 16 roku życia uczęszczającym do specjalnych szkół dla osób z wadami słuchu;
 - e) towarzyszącemu małżonkowi/partnerowi niezależnie od jego wieku lub osobie, która musi towarzyszyć osobom wymienionym w punktach a)–d); osoba uprawniona do zniżki decyduje o tym, czy potrzebuje osoby towarzyszącej;
 - f) podróżnym, którzy w dniu odlotu nie ukończyli 16 roku życia.
 2. Zniżka dla osób wymienionych w pkt 1 wynosi 50 % taryfy maksymalnej.
 3. Zniżka nie ma zastosowania, jeśli koszty podróży pokrywa rząd lub zakład ubezpieczeń społecznych.
 4. Osoba dorosła (powyżej 16 roku życia) może przewozić bezpłatnie dziecko w wieku poniżej 2 lat, z zastrzeżeniem że dziecko to nie zajmuje oddzielnego miejsca w czasie wspólnego przelotu przez cały czas trwania podróży.
 5. Pasażerowie mogą być proszeni o okazanie następujących dokumentów:
 - a) osoby wymienione w pkt 1 lit. a) muszą okazać dokument urzędowy ze zdjęciem i datą urodzenia;
 - b) osoby wymienione w pkt 1 lit. b) i c) muszą okazać odpowiedni dokument urzędowy z norweskiego zakładu ubezpieczeń społecznych lub z norweskiego związku niewidomych (Norges Blindforbund) zaświadczący posiadane odnośnych uprawnień; osoby z innych państw EOG muszą okazać analogiczne dokumenty krajowe;
 - c) osoby wymienione w pkt 1 lit. d) muszą przedstawić legitymację szkolną lub studencką oraz pismo z zakładu ubezpieczeń społecznych potwierdzające, że dana osoba otrzymuje rentę zgodnie z norweską ustawą o ubezpieczeniach społecznych; osoby z innych państw EOG muszą okazać analogiczne dokumenty krajowe.
-