

EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

URZĄD NADZORU EFTA

Komunikat Urzędu Nadzoru EFTA na mocy art. 4 ust. 1 lit. a) aktu, o którym mowa w pkt 64a załącznika XIII do Porozumienia EOG [rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych]

Nałożenie nowych zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w odniesieniu do regularnych usług lotniczych na trasie Værøy (heliport) — Bodø v.v.

(2004/C 268/07)

1. WSTĘP

Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1992/en_392R2408.html) Norwegia zdecydowała się nałożyć nowe zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych z dniem 1 sierpnia 2005 r. w stosunku do regularnych usług lotniczych na następującej trasie:

Værøy (heliport) – Bodø v.v.

2. NA ZOBOWIĄZANIA Z TYTUŁU WYKONYWANIA USŁUG PUBLICZNYCH SKŁADAJĄ SIĘ NASTĘPUJĄCE ELEMENTY:

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

Zobowiązanie z tytułu wykonywania usług codziennych obowiązuje w obie strony.

Częstotliwości

- 1 lutego – 31 października: minimum dwie codzienne usługi powrotne od poniedziałku do piątku, jedna w sobotę i jedna w niedzielę.
- 1 listopada – 31 stycznia: minimum jedna usługa powrotna dziennie.

Zdolność przewozowa

- 1 lutego – 31 października: w obie strony w ofercie znajdzie się co najmniej 180 miejsc tygodniowo.
- 1 listopada – 31 stycznia: w obie strony w ofercie znajdzie się co najmniej 105 miejsc tygodniowo.
- Jeżeli liczba miejsc wykorzystanych w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca lub od 1 sierpnia do 30 listopada przekroczy 70 % miejsc znajdujących się w ofercie, przewoźnik zwiększa zdolność przewozową zgodnie z zasadami ustanowionymi przez Ministerstwo Transportu i Komunikacji w Załączniku do niniejszej publikacji.
- Jeżeli liczba miejsc wykorzystanych w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca lub od 1 sierpnia do 30 listopada nie przekroczy 35 % liczby miejsc znajdujących się w ofercie, przewoźnik może zmniejszyć zdolność przewozową zgodnie z zasadami ustanowionymi przez Ministerstwo Transportu i Komunikacji w Załączniku do niniejszej publikacji.

Rozkłady lotów

Pod uwagę bierze się ogólny popyt na podróże lotnicze.

Dodatkowo, w odniesieniu do obowiązkowych lotów od poniedziałku do piątku stosuje się następujące wymagania (czas miejscowy):

- 1–28/29 lutego: między pierwszym przylotem do Bodø a ostatnim wylotem z Bodø upłynie przynajmniej 3 godz. 30 min.
- 1 marca – 30 września: między pierwszym przylotem do Bodø a ostatnim wylotem z Bodø upłynie przynajmniej 5 godz. 30 min.
- 1–31 października: między pierwszym przylotem do Bodø a ostatnim wylotem z Bodø upłynie przynajmniej 5 godz. 15 min.

2.2. Kategoria Samolotów

Do obsługi obowiązkowych lotów użyje się helikopterów zarejestrowanych na minimum 15 pasażerów.

Szczególną uwagę przewoźników zwraca się na fakt, że w stosunku do operacji na Værøy heliport stosuje się warunki dzienne VFR. Aby uzyskać więcej informacji, prosimy o kontakt z:

Luffartstilsynet (Urząd Lotnictwa Cywilnego), Postboks 8050 Dep, N-0031 OSLO, tel. (47-23) 31 78 00

2.3. Taryfy

- Maksymalna podstawowa taryfa w jedną stronę (w pełni elastyczna) w okresie eksploatacyjnym od 1 sierpnia 2005 r. do 31 lipca 2006 r. nie może przekroczyć kwoty 755 NOK.
- Przewoźnik odpowiada za zapewnienie dostępu do biletów po cenie nieprzekraczającej maksymalnej podstawowej taryfy w jedną stronę przynajmniej jednym kanałem sprzedaży. Przewoźnik odpowiada również za udzielanie klientom na bieżąco informacji o możliwości uzyskania takich biletów.
- Dla każdego kolejnego roku, z dniem 1 sierpnia można skorygować maksymalną wartość taryfy do granicy wyznaczonej przez indeks cen konsumenckich za okres 12 miesięcy, kończący się 15 czerwca tego samego roku, publikowany przez Urząd Statystyczny Norwegii (<http://www.ssb.no/english/>).
- Przewoźnik jest stroną w krajowych porozumieniach międzyliniowych obowiązujących w jakimkolwiek okresie, a w jego ofercie znajdują się wszelkie zniżki dostępne na mocy takowych porozumień.
- W ofercie znajdują się zniżki socjalne zgodnie ze zwyczajowymi praktykami.

2.4. Ciągłość wykonywania usług

Liczba lotów odwołanych z przyczyn bezpośrednio związanych z przewoźnikiem nie może przekroczyć 1,5 % zamierzonej liczby lotów w skali jednego roku.

2.5. Ustalenia dotyczące współpracy

Po przeprowadzeniu procedury przetargowej, która ogranicza dostęp do trasy Værøy – Bodø v. v. do jednego przewoźnika, obowiązują następujące warunki:

Taryfy

- Wszystkie taryfy połączeniowe do/od innych usług lotniczych znajdują się w ofercie na równych warunkach dla wszystkich przewoźników. Zwolnione z powyższego są taryfy połączeniowe do/od innych usług lotniczych świadczonych przez oferenta, pod warunkiem że taryfa wynosi maksimum 40 % w pełni elastycznej taryfy.
- Punktów premii z tytułu programów stałego klienta nie można ani zarobić, ani uzyskać z tytułu odbytych lotów.

Warunki transferu

- Wszystkie warunki ustanowione przez przewoźnika, a dotyczące transferu pasażerów na trasy i z tras innych przewoźników, łącznie z czasami połączeń oraz pośrednictwem w przyjmowaniu biletów i bagażu, są obiektywne i niedyskryminacyjne.

3. INNE

Niniejsze zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych zastępują te opublikowane w odniesieniu do trasy Værøy – Bodø v.v. w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* nr C 27 z dnia 31 stycznia 2002 roku.

4. INFORMACJE

Więcej informacji można uzyskać pod adresem:

Ministerstwo Transportu i Komunikacji

P O Box 8010 Dep

N-0030 OSLO

Tel. (47-22) 24 82 41, faks (47-22) 24 95 72

Dokumentacja ta jest również dostępna w Internecie: <http://www.odin.dep.no/sd/engelsk/aktuelt/tenders/index-b-n-a.html>.

ZAŁĄCZNIK

DOSTOSOWANIE PRODUKCJI/DOSTĘPNYCH MIEJSC KLAUZULA DOSTOSOWANIA PRODUKCJI**1. Cel klauzuli dostosowania produkcji**

Celem klauzuli dostosowania produkcji jest zapewnienie, aby dostarczana(-e) zdolność przewozowa/miejsca znajdująca(-e) się w ofercie operatora była(-y) dostosowane do zmian w popycie rynkowym. Kiedy tylko liczba pasażerów zwiększy się znacząco i przekroczy następujące limity określone dla procentu miejsc zajmowanych w jakimkolwiek okresie (czynnik natężenia pasażerów), operator zwiększa liczbę miejsc dostępnych w ofercie. Operator może zgodnie z powyższym zmniejszyć liczbę miejsc dostępnych w ofercie, kiedy liczba pasażerów zmniejszy się znacząco. Zobacz poniższe wyszczególnienie w pkt 3.

2. Okresy mierzenia czynników natężenia pasażerów

Okresy, w których czynnik natężenia pasażerów podlega monitoringowi i ocenie, trwają od 1 stycznia do 30 czerwca włącznie oraz od 1 sierpnia do 30 listopada włącznie.

3. Warunki dokonania zmiany produkcji/liczby miejsc dostępnych w ofercie**3.1. Warunki zwiększenia produkcji**

- 3.1.1. Zwiększenie produkcji/liczby miejsc dostępnych w ofercie nastąpi, gdy czynnik średniego natężenia pasażerów na każdej pojedynczej trasie objętej zobowiązaniami z tytułu wykonywania usług publicznych wyniesie powyżej 70 %. Gdy czynnik średniego natężenia pasażerów na tych trasach przekroczy 70 % w jakimkolwiek z okresów, o których mowa w pkt 2, operator zwiększa produkcję/liczbę miejsc dostępnych w ofercie przynajmniej o 10 % na tych trasach, najpóźniej z początkiem kolejnego sezonu lotów lotniczych IATA. Produkcję/liczbę miejsc dostępnych w ofercie zwiększa się przynajmniej w takim wymiarze, aby czynnik średniego natężenia pasażerów nie przekroczył 70 %.
- 3.1.2. Podczas zwiększania produkcji/liczby miejsc dostępnych w ofercie zgodnie z powyższym nowa produkcja może odbywać się przy użyciu samolotów o mniejszej zdolności przewozowej niż ta, którą określono w pierwotnej ofercie, jeżeli taka będzie preferencja operatora.

3.2. Warunki zmniejszenia produkcji

- 3.2.1. Zmniejszenie produkcji/liczby miejsc dostępnych w ofercie może nastąpić, gdy czynnik średniego natężenia pasażerów na każdej pojedynczej trasie objętej zobowiązaniami z tytułu wykonywania usług publicznych wyniesie mniej niż 35 %. Gdy czynnik średniego natężenia pasażerów na tych trasach będzie mniejszy niż 35 % w jakimkolwiek z okresów, o których mowa w pkt 2, operator może zmniejszyć produkcję/liczbę miejsc dostępnych w ofercie o nie więcej niż 25 % na tych trasach od pierwszego dnia po zakończeniu wyżej wymienionych okresów.
- 3.2.2. Na trasach, gdzie w ofercie znajdują się więcej niż dwa loty dziennie w każdym kierunku, zmniejszenie produkcji zgodnie z podpunktem 3.2.1 następuje poprzez redukcję liczby lotów znajdujących się w ofercie. Jedynym wyjątkiem od tej zasady jest przypadek, kiedy operator korzysta z samolotów o większej zdolności przewozowej niż ta minimalna określona w dokumencie nakładającym zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych. Operator, w takim przypadku, może skorzystać z mniejszych samolotów, mających jednak nie mniejszą zdolność przewozową niż ta minimalna określona w dokumencie nakładającym zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych.
- 3.2.3. Na trasach, gdzie w ofercie znajdują się jeden lub dwa loty dziennie w każdym kierunku, zmniejszenie liczby miejsc dostępnych w ofercie może tylko odbyć się przy użyciu samolotów o mniejszej zdolności przewozowej niż ta określona w dokumencie nakładającym zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych.

4. Procedury dokonywania zmian w produkcji

- 4.1. Norweskie Ministerstwo Transportu i Komunikacji ponosi prawną odpowiedzialność za zatwierdzanie proponowanych rozkładów lotów przedłożonych przez operatora, łącznie ze zmianami w produkcji. Odnosi się to do Okólnika N-8/97 Norweskiego Ministerstwa Transportu i Komunikacji, załączonego do akt przetargowych.
- 4.2. Kiedy produkcja zostanie zwiększona zgodnie z pkt 3.1, powinny zostać uzgodnione nowe rozkłady lotów dla nowej produkcji/nowych miejsc pomiędzy operatorem oraz powiatem (powiatami) jako jednostką administracyjną będącą pod wpływem zmian.

4.3. Jeżeli w ofercie znajdzie się nowa produkcja zgodnie z ppkt 3.1, a operator oraz powiat (powiaty) jako jednostka administracyjna będąca pod wpływem zmian nie będą w stanie uzgodnić rozkładów lotów zgodnie z ppkt 4.2, operator może ubiegać się o zatwierdzenie przez Norweskie Ministerstwo Transportu i Komunikacji, zgodnie z ppkt 4.1, innego rozkładu lotów dla nowej produkcji/nowych miejsc znajdujących się w ofercie. Nie oznacza to, iż operator może ubiegać się o zatwierdzenie rozkładu lotów, który nie uwzględnia wymaganego zwiększenia produkcji. Muszą zaistnieć istotne przyczyny dla proponowanych rozkładów lotów dla nowej produkcji/nowych miejsc odbiegających od tych, na które mógł zgodzić się powiat (powiaty), jako jednostka administracyjna będąca pod wpływem zmian zgodnie z ppkt 4.2, jako warunek zatwierdzenia przez Ministerstwo takiego wniosku operatora.

5. Niezmienione wynagrodzenie w przypadku zmiany produkcji

- 5.1. Wynagrodzenie dla operatora pozostaje niezmienione w przypadku zwiększenia produkcji zgodnie z ppkt 3.1.
 - 5.2. Wynagrodzenie dla operatora pozostaje niezmienione w przypadku zmniejszenia produkcji zgodnie z ppkt 3.2.
-