

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 Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych]

Nałożenie nowych zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w odniesieniu do regularnych usług lotniczych na trasie Narvik (Framnes) – Bodø v.v.

(2004/C 248/09)

1. WSTĘP

Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych Norwegia zdecydowała się nałożyć nowe zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych z dniem 8 marca 2005 r. w stosunku do następującej trasy:

Narvik (Framnes) – 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

Wymagania odnoszą się do okresu od stycznia do czerwca oraz od sierpnia do grudnia. W lipcu wymagania dotyczą jedynie zdolności przewozowej, gdzie minimalna liczba miejsc ma wynosić nie mniej niż 80 % poziomów minimalnych wyszczególnionych poniżej.

Przez cały rok zobowiązanie z tytułu wykonywania usług codziennych obowiązuje w obie strony.

Częstotliwość:

- Minimum trzy codzienne usługi powrotne od poniedziałku do piątku oraz minimum cztery usługi powrotne w sumie od soboty do niedzieli.

Zdolność przewozowa:

- W obie strony w ofercie znajdzie się co najmniej 450 miejsc w sumie od poniedziałku do piątku oraz co najmniej 95 miejsc w sumie od soboty do niedzieli.
- 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.

Eksploatacja trasy:

- Obowiązkowe usługi mają charakter ciągły.

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):

- Pierwszy przylot do Bodø nastąpi nie później niż o godzinie 09:30, a ostatni odlot z Bodø nie wcześniej niż o godzinie 18:00.

2.2. **Kategoria samolotów**

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

Szczególną uwagę przewoźników zwraca się na warunki techniczne i eksploatacyjne obowiązujące w portach lotniczych, również na krótki pas startowy w Narviku (Framnes).

Aby uzyskać więcej informacji, prosimy o kontakt z:

Luftfartstilsynet (Urząd Lotnictwa Cywilnego)
PO Box 8050 Dep
N-0031 OSLO
tel. (+ 47) 23 31 78 00

2.3. **Taryfy**

- Maksymalna podstawowa taryfa w jedną stronę (w pełni elastyczna) w roku eksploatacyjnym rozpoczynającym się 8 marca 2005 r. nie może przekroczyć kwoty 1112 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.
- Przewoźnik jest stroną w krajowych porozumieniach międzyliniowych obowiązujących w każdym 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 % planowanej liczby lotów w skali jednego roku zgodnie z zatwierdzonym rozkładem lotów.

2.5. **Ustalenia dotyczące współpracy**

Po przeprowadzeniu procedury przetargowej, która ogranicza dostęp do tras objętych zobowiązaniami z tytułu wykonywania usług publicznych 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 premiowych 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 jako część 8 w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* C 112 z dnia 9 maja 2002 r., str. 8, jeśli chodzi o regularne usługi lotnicze na trasie Narvik (Framnes) – Bodø v.v.

4. INFORMACJE

Więcej informacji można uzyskać w:

Ministerstwie Transportu i Komunikacji

PO Box 8010 Dep

N-0030 OSLO

Tel. (+ 47) 22 24 83 53, fax (+ 47) 22 24 56 09

Dokumentacja ta jest również dostępna w Internecie:

<http://www.odin.dep.no/sd/norsk/aktuelt/anbud>

ZAŁĄCZNIK

do nałożenia zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w odniesieniu do regularnych usług lotniczych w Norwegii**dostosowanie produkcji/dostępnych miejsc — klauzula dostosowania produkcji****1. Cel klauzuli dostosowania produkcji**

Celem klauzuli dostosowania produkcji jest zapewnienie, aby dostarczana zdolność przewozowa/miejsca znajdujące się w ofercie operatora były 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.

Patrz: poniższe wyszczególnienie w pkt 3.

2. Okresy mierzenia czynników natężenia pasażerów

Okresy, w których czynnik natężenia pasażerów podlega monitoringowi i ocenie, obejmują okresy 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 następuje, 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 zdolność 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 zdolność 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 odbyć się tylko 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 dokumentacji przetargowej.

- 4.2. Kiedy produkcja zostanie zwiększona zgodnie z ppkt 3.1, powinny zostać uzgodnione nowe rozkłady lotów dla nowej produkcji/nowych miejsc pomiędzy operatorem a powiatem (powiatami) jako jednostką administracyjną będącą pod wpływem zmian.
 - 4.3. Jeżeli w ofercie znajdzie się nowa produkcja zgodnie z podpunktem 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. Niezmieniona rekompensata finansowa w przypadku zmiany produkcji**
- 5.1. Rekompensata finansowa dla operatora pozostaje niezmieniona w przypadku zwiększenia produkcji zgodnie z ppkt 3.1.
 - 5.2. Rekompensata finansowa dla operatora pozostaje niezmieniona w przypadku zmniejszenia produkcji zgodnie z ppkt 3.2.
-