

ZAWIADOMIENIA DOTYCZĄCE EUROPEJSKIEGO OBSZARU GOSPODARCZEGO

URZĄD NADZORU EFTA

Komunikat Urzędu Nadzoru EFTA na mocy 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 do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych)

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

(2008/C 138/10)

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 do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych, Norwegia podjęła decyzję o nałożeniu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych z dniem 1 sierpnia 2008 r. w odniesieniu do regularnych usług lotniczych na następującej trasie:

Værøy — Bodø v.v

2. NA ZOBOWIĄZANIA Z TYTUŁU ŚWIADCZENIA USŁUG PUBLICZNYCH SKŁADAJĄ SIĘ NASTĘPUJĄCE PARAMETRY TRASY VÆRØY — BODØ V.V.

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

Następujące wymogi mają zastosowanie do częstotliwości, zdolności przewozowej, eksploatacji trasy i rozkładów lotów

- jeżeli nie zostanie to określone inaczej, wymogi te mają zastosowanie przez cały rok,
- w przypadku wymogów dotyczących zdolności przewozowej, liczba miejsc jest dostosowana zgodnie z zasadami określonymi w załączniku A do niniejszej publikacji,
- należy uwzględnić zapotrzebowanie społeczeństwa na przewozy lotnicze.

Częstotliwość

- 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 codzienna usługa powrotna od poniedziałku do piątku, jedna w sobotę i jedna w niedzielę,
- jeżeli w odniesieniu do Værøy ustanowiona jest procedura podejścia wg wskazań przyrządów (IFR), wymóg minimum dwóch codziennych usług powrotnych od poniedziałku do piątku, jednej w sobotę i jednej w niedzielę ma zastosowanie przez cały rok.

Zdolność przewozowa

- 1 lutego–31 października: w obu kierunkach w ofercie znajduje się co najmniej 180 miejsc tygodniowo,
- 1 listopada–31 stycznia: w obu kierunkach w ofercie znajduje się co najmniej 105 miejsc tygodniowo,

- jeżeli w odniesieniu do Værøy ustanowiona jest procedura podejścia wg wskazań przyrządów (IFR), wymóg, aby w obu kierunkach w ofercie było co najmniej 180 miejsc tygodniowo, ma zastosowanie przez cały rok,
- 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 określonymi w załączniku A do niniejszej publikacji,
- jeżeli liczba miejsc wykorzystanych w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca lub od 1 sierpnia do 30 listopada wynosi poniżej 35 % liczby miejsc znajdujących się w ofercie, przewoźnik może zmniejszyć zdolność przewozową zgodnie z zasadami określonymi w załączniku A do niniejszej publikacji.

Eksploatacja trasy

Obowiązkowe usługi mają charakter ciągły.

Rozkłady lotów

W odniesieniu do obowiązkowych lotów od poniedziałku do piątku zastosowanie mają następujące wymagania (czas miejscowy):

- 1–28/29 lutego: co najmniej 3 godz. 30 min. między pierwszym przylotem do Bodø a ostatnim odlotem z Bodø,
- 1 marca–30 września: co najmniej 5 godz. 30 min. między pierwszym przylotem do Bodø a ostatnim odlotem z Bodø,
- 1–31 października: co najmniej 5 godz. 15 min. między pierwszym przylotem do Bodø a ostatnim odlotem z Bodø.

Jeżeli w odniesieniu do Værøy ustanowiona jest procedura podejścia wg wskazań przyrządów (IFR), wymóg, aby między pierwszym przylotem do Bodø a ostatnim odlotem z Bodø było co najmniej 5 godz. 30 min, ma zastosowanie przez cały rok.

2.2. Kategoria statków powietrznych

Do obsługi obowiązkowych lotów wykorzystuje się śmigłowce zarejestrowane na minimum 15 pasażerów.

2.3. Warunki techniczne i eksploatacyjne

Szczególną uwagę przewoźników zwraca się na warunki techniczne i eksploatacyjne obowiązujące w portach lotniczych. W celu uzyskania dodatkowych informacji, należy skontaktować się z Urzędem Lotnictwa Cywilnego pod następującym adresem:

Luftfartstilsynet (Urząd Lotnictwa Cywilnego)
PO Box 243
N-8001 Bodø
Tel.: (47) 75 58 50 00

2.4. Taryfy

Maksymalna, podstawowa, w pełni elastyczna taryfa w jedną stronę (taryfa maksymalna) w roku działalności zaczynającym się od 1 sierpnia 2008 r. nie może przekroczyć następującej stawki:

Værøy — Bodø 634 NOK

W odniesieniu do każdego kolejnego roku działalności taryfy maksymalne są korygowane z dniem 1 sierpnia o wskaźnik cen konsumpcyjnych za okres 12 miesięcy kończący się 15 czerwca tego samego roku, publikowany przez Norweski Urząd Statystyczny (Statistics Norway) (<http://www.ssb.no>).

Przewoźnik odpowiada za udostępnianie biletów po cenie nieprzekraczającej taryfy maksymalnej poprzez wszystkie kanały sprzedaży należące do przewoźnika.

Taryfa maksymalna ma również zastosowanie do biletów oferowanych przez inne przedsiębiorstwa działające w ramach koncernu przewoźnika. Przewoźnik jest odpowiedzialny za dostosowanie się tych przedsiębiorstw do tych wymogów.

Taryfa maksymalna zawiera wszelkie podatki i opłaty na rzecz władz oraz wszelkie pozostałe opłaty dodatkowe, które nalicza przewoźnik przy wydaniu biletów.

Przewoźnik jest stroną krajowych porozumień międzyliniowych obowiązujących w danym czasie i w jego ofercie znajdują się wszelkie zniżki dostępne na mocy takowych porozumień.

3. DODATKOWE WARUNKI WYNIKAJĄCE Z PROCEDURY PRZETARGOWEJ

Po przeprowadzeniu procedury przetargowej, która ogranicza dostęp do tras do jednego przewoźnika, zastosowanie mają dodatkowo następujące warunki:

Taryfy

- wszystkie opłaty za połączenia do/od innych usług lotniczych oferuje się wszystkim przewoźnikom na tych samych warunkach. Z powyższej zasady zwolnione są jedynie te opłaty za połączenia do/od innych usług lotniczych świadczonych przez oferenta, których wartość wynosi nie więcej niż 40 % opłaty w pełni elastycznej,
- z tytułu odbytych omawianych lotów nie można zdobyć ani zrealizować punktów premiowych dostępnych w programach stałego klienta,
- zniżek socjalnych udziela się zgodnie z wytycznymi określonymi w załączniku B do niniejszego komunikatu.

Warunki transferu

- wszystkie ustanowione przez przewoźnika warunki dotyczące transferu pasażerów na trasy i z tras innych przewoźników, w tym dotyczące czasu połączeń oraz odpraw biletowych i bagażowych, mają charakter obiektywny i niedyskryminujący.

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

Niniejsze zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych zastępują te opublikowane w Dz.U. C 268 oraz Suplemencie EOG nr S 54 z dnia 4 listopada 2004 r., w odniesieniu do usług lotniczych na trasie Værøy — Bodø v.v.

5. INFORMACJE

Dalsze informacje można uzyskać w norweskim Ministerstwie Transportu i Komunikacji:

Ministry of Transport and Communications

PO Box 8010 Dep.

N-0030 Oslo

Tel.: (47) 22 24 83 53

Faks: (47) 22 24 56 09

ZAŁĄCZNIK A

DOSTOSOWANIE PRODUKCJI/DOSTĘPNYCH MIEJSC — KLAUZULA O DOSTOSOWANIU PRODUKCJI**1. Cel klauzuli o dostosowaniu produkcji**

Celem klauzuli o dostosowaniu produkcji jest zapewnienie, aby dostarczana zdolność przewozowa/liczba miejsc znajdująca się w ofercie operatora była dostosowana do zmian w popycie rynkowym. Gdy tylko liczba pasażerów zwiększy się znacząco i przekroczy określone poniżej limity dla odsetka miejsc zajmowanych w danym czasie (wskaźnik wypełnienia samolotów), operator zwiększa liczbę oferowanych miejsc. Operator *może* odpowiednio *zmniejszyć* liczbę oferowanych miejsc, gdy liczba pasażerów zmniejszy się znacząco. Patrz poniższy opis w punkcie 3.

2. Okresy mierzenia wskaźników wypełnienia samolotów

Okresy, w których wskaźnik wypełnienia samolotów podlega monitoringowi i ocenie, obejmują przedział od 1 stycznia do 30 czerwca włącznie oraz od 1 sierpnia do 30 listopada włącznie.

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

3.1.1. Zwiększenie produkcji/liczby oferowanych miejsc *następuje*, gdy średni wskaźnik wypełnienia samolotów na każdej pojedynczej trasie objętej zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych wynosi powyżej 70 %. Gdy średni wskaźnik wypełnienia samolotów na tych trasach przekracza 70 % w którymkolwiek z okresów, o których mowa w punkcie 2, operator zwiększa produkcję/liczbę miejsc dostępnych na tych trasach o co najmniej 10 %, najpóźniej z początkiem kolejnego sezonu rozkładowego IATA. Produkcję/liczbę oferowanych miejsc zwiększa się przynajmniej w takim wymiarze, aby średni wskaźnik wypełnienia samolotów nie przekroczył 70 %.

3.1.2. W ramach zwiększania produkcji/liczby oferowanych miejsc 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 taką wolę wyrazi operator.

3.2. Warunki zmniejszenia produkcji

3.2.1. Zmniejszenie produkcji/liczby oferowanych miejsc *może* nastąpić, gdy średni wskaźnik wypełnienia samolotów na każdej pojedynczej trasie objętej zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych wyniesie mniej niż 35 %. Gdy średni wskaźnik wypełnienia samolotów na tych trasach będzie mniejszy niż 35 % w którymkolwiek z okresów, o których mowa w punkcie 2, operator *może* zmniejszyć produkcję/liczbę oferowanych miejsc o nie więcej niż 25 % na tych trasach od pierwszego dnia po zakończeniu wyżej wymienionych okresów.

3.2.2. Na trasach, gdzie oferowane są więcej niż dwa loty dziennie w każdym kierunku, zmniejszenie produkcji zgodnie z podpunktem 3.2.1 następuje poprzez zmniejszenie częstotliwości lotów znajdujących się w ofercie. Jedynym wyjątkiem od tej zasady jest przypadek, kiedy operator korzysta ze statku powietrznego o większej zdolności przewozowej niż 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 niemniejszej niż zdolność minimalna określona w dokumencie nakładającym zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych.

3.2.3. Na trasach, gdzie w ofercie znajduje się jeden lub dwa loty dziennie w każdym kierunku, zmniejszenie liczby miejsc dostępnych w ofercie może tylko odbyć się przy użyciu statków powietrznych o mniejszej zdolności przewozowej niż ta określona w dokumencie nakładającym zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych.

4. Procedury dokonywania zmian w produkcji

4.1. Norweskie Ministerstwo Transportu i Komunikacji ponosi prawną odpowiedzialność za zatwierdzanie proponowanych przez operatora rozkładów lotów, łącznie ze zmianami w produkcji. Podstawą jest okólnik N-3/2005 Norweskiego Ministerstwa Transportu i Komunikacji, załączony do dokumentacji przetargowej.

4.2. W przypadku zmniejszenia produkcji/liczby oferowanych miejsc zostają zmniejszone zgodnie z punktem 3.2, do zainteresowanych rad okręgowych rozesłany zostanie wniosek dotyczący nowego rozkładu lotów, a rady będą miały czas na przedstawienie swojego stanowiska w tej kwestii, zanim zmiana wejdzie w życie. Jeżeli proponowany nowy rozkład lotów zawiera zmiany naruszające jakiegokolwiek wymogi inne niż liczba lotów i zdolność przewozowa, określone w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, nowy rozkład lotów musi być przesłany do zatwierdzenia do Ministerstwa Transportu i Komunikacji.

4.3. W przypadku zwiększenia produkcji zgodnie z podpunktem 3.1, operator oraz okręg (okręgi), jako zainteresowana jednostka administracyjna, powinny uzgodnić rozkłady lotów dla nowej produkcji/nowej liczby miejsc.

4.4. Jeżeli w ofercie znajdzie się nowa produkcja zgodnie z podpunktem 3.1, a operator oraz okręg (okręgi), jako zainteresowana jednostka administracyjna, nie będą w stanie uzgodnić rozkładów lotów zgodnie z podpunktem 4.3, operator może ubiegać się o zatwierdzenie przez Norweskie Ministerstwo Transportu i Komunikacji, zgodnie z 4.1, innego rozkładu lotów dla nowej produkcji/nowej liczby oferowanych miejsc. Nie oznacza to, iż operator może ubiegać się o zatwierdzenie rozkładu lotów, który nie uwzględnia wymaganego zwiększenia produkcji. Muszą zaistnieć istotne przyczyny, aby Ministerstwo zatwierdziło propozycje odbiegające od tych, które mogłyby zostać przyjęte przez okręgi.

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.
-

ZAŁĄCZNIK B

PRZEPISY DOTYCZĄCE ZNIŻEK SOCJALNYCH

1. Na trasach, na których Ministerstwo Transportu i Komunikacji wykupuje usługi lotnicze na podstawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, zniżki przysługują następującym grupom osób:
 - a) osobom, które w dniu odlotu, mają ukończone 67 lat;
 - b) osobom niewidomym w wieku ponad 16 lat;
 - c) inwalidom w wieku ponad 16 lat uzyskującym rentę inwalidzką zgodnie z norweską ustawą nr 12 z dnia 28 lutego 1997 r. o ubezpieczeniach społecznych (Folketrygdloven), rozdział 12, lub podobnej ustawy w jakimkolwiek państwie EOG;
 - d) uczniom w wieku ponad 16 lat uczęszczającym do specjalnych szkół dla osób z wadami słuchu;
 - e) towarzyszącemu małżonkowi/partnerowi w dowolnym wieku lub osobie, która musi towarzyszyć osobom wymienionym w punktach a)–d);
 - f) osobom, które w dniu odlotu nie ukończyły 16 lat.
 2. Zniżka dla osób określonych w pkt 1 wynosi 50 % maksymalnej opłaty.
 3. Zniżka ta nie obowiązuje, gdy koszty podróży pokrywa rząd lub zakład ubezpieczeń społecznych. Osoba uprawniona do zniżki podejmuje decyzję o tym, czy potrzebuje osoby towarzyszącej.
 4. Osoba dorosła (w wieku ponad 16 lat) może przewozić bezpłatnie dziecko w wieku poniżej 2, pod warunkiem że dziecko to nie zajmuje oddzielnego miejsca w czasie wspólnego przelotu przez cały czas trwania podróży.
 5. W momencie wystawiania biletu pasażerowie mogą być poproszeni 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 dowód kwalifikowaności w formie urzędowego dokumentu z norweskiego zakładu ubezpieczeń społecznych lub z „Norges Blindforbund”. Osoby z pozostałych państw EOG muszą okazać podobny dokument ze swojego państwa;
 - c) osoby wymienione w pkt 1 lit. d) muszą przedstawić legitymację szkolną oraz pismo z zakładu ubezpieczeń społecznych, w którym stwierdzone jest, że uczeń otrzymuje rentę zgodnie z norweską ustawą „Folketrygd”. Osoby z pozostałych państw EOG muszą okazać podobny dokument ze swojego państwa.
-

REGULARNE USŁUGI LOTNICZE NA TRASIE VÆRØY — BODØ V.V. (NORWEGIA)

ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA OFERT

1. Wprowadzenie

Norwegia podjęła decyzję o opublikowaniu nowego zaproszenia do składania ofert na obsługę regularnych regionalnych usług lotniczych na trasie Værøy — Bodø v.v. w okresie od 1 sierpnia 2008 r. do 31 lipca 2011 r.

Norwegia podjęła decyzję o zmianie, z mocą od 1 sierpnia 2008 r., zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w odniesieniu do regularnych usług lotniczych na trasie Værøy — Bodø v.v., nałożonych poprzednio zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych. Zmienione zobowiązania zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (numer referencyjny i data publikacji w Dz.U.) oraz Suplemencie EOG (odniesienie do publikacji w Suplemencie EOG).

W przypadku jeśli w ciągu dwóch miesięcy od ostatniego dnia na składanie ofert (patrz pkt 6) żaden przewoźnik lotniczy nie dostarczy do Ministerstwa Transportu i Komunikacji udokumentowanego dowodu rozpoczęcia regularnych lotów od dnia 1 sierpnia 2008 r., zgodnie ze zmienionymi zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych nałożonymi na zestaw tras określoną w pkt 2 niniejszej publikacji, ministerstwo zastosuje procedurę przetargową przewidzianą w art. 4 ust. 1 lit d)–h) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, ograniczając tym samym od dnia 1 sierpnia 2008 r. dostęp do jednego tylko przewoźnika lotniczego. Celem niniejszego zaproszenia jest wyłonienie ofert, które zostaną wykorzystane jako podstawa do przyznania takich wyłącznych praw.

Poniżej przedstawione są najważniejsze części warunków przetargowych. Pełna wersja zaproszenia do składania ofert znajduje się na następującej stronie internetowej:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/andre/Anbud.html>

można ją też otrzymać bezpłatnie po złożeniu wniosku do norweskiego Ministerstwa Transportu i Komunikacji:

Ministry of Transport and Communications
PO Box 8010 Dep.
N-0030 Oslo
Tel.: (47) 22 24 83 53
Faks: (47) 22 24 56 09

Wszyscy oferenci są zobowiązani do zapoznania się z pełną wersją zaproszenia do składania ofert.

2. Usługi objęte zaproszeniem

Zaproszenie obejmuje regularne loty w okresie od 1 sierpnia 2008 r. do 31 lipca 2011 r., zgodnie ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych określonymi w pkt 1. Przetarg obejmuje następujący zestaw tras i odpowiednie oferty:

Zestaw tras

Værøy — Bodø v.v.

W ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych zastosowanie mają wymogi specjalne, w przypadku gdy w odniesieniu do Værøy ustanowiona jest procedura podejścia wg wskazań przyrządów (IFR). Ustanowienie procedury podejścia wg wskazań przyrządów powoduje powstanie wymogów zwiększonej produkcji na danej trasie w listopadzie, grudniu i styczniu. Oferenci przedstawiają alternatywną cenę dla całego okresu przetargowego, jak również dla każdego pojedynczego roku działalności, odnoszącą się do zwiększonej produkcji, jeżeli ustanowiona zostanie procedura podejścia wg wskazań przyrządów w odniesieniu do Værøy. Oferta zawiera budżet dla obu alternatyw, przy założeniu zwiększonej produkcji i bez takiego założenia. Budżet związany z przetargiem wykazuje podział wydatków i przychodów w odniesieniu do każdej z ofert oraz wyraźnie określa kwotę żądanej rekompensaty w przypadku obu alternatyw.

W przypadku gdy przewoźnik składa ofertę, która zakłada zerową rekompensatę w NOK, przyjmuje się, że przewoźnik chce obsługiwać trasę na zasadzie wyłączności, jednak bez jakiegokolwiek rekompensaty od państwa norweskiego.

3. Przewoźnicy kwalifikujący się do przetargu

Do przetargu kwalifikują się wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający ważną licencję na prowadzenie działalności zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym.

4. Procedura przetargowa

Niniejsze zaproszenie do składania ofert podlega przepisom określonym w art. 4 ust. 1 lit. d)–i) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 i pkt 4 norweskiego rozporządzenia nr 256 z dnia 15 kwietnia 1994 r. w sprawie procedur przetargowych związanych ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych.

Zamówienie zostanie udzielone w drodze procedury przetargu nieograniczonego.

Ministerstwo Transportu i Komunikacji zastrzega sobie prawo do późniejszych negocjacji, jeżeli na dzień zamknięcia okresu składania ofert złożona zostanie tylko jedna oferta lub jeżeli tylko jedna oferta nie zostanie odrzucona. Negocjacje takie prowadzone będą zgodnie z nałożonymi zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych. Ponadto w trakcie negocjacji strony nie mogą wnosić istotnych zmian do pierwotnych warunków umowy. Jeżeli negocjacje nie doprowadzą do akceptowalnego rozwiązania, Ministerstwo Transportu i Komunikacji zastrzega sobie prawo do unieważnienia całej procedury. W takim przypadku możliwe jest opublikowanie nowego zaproszenia do składania ofert na nowych warunkach.

Ministerstwo Transportu i Komunikacji może udzielać zamówień w drodze negocjacji bez uprzedniej publikacji, jeżeli nie zostanie złożona żadna oferta. W takim przypadku nie wolno wprowadzać istotnych zmian do pierwotnych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych ani do pozostałych warunków umowy. Jeżeli w wyniku przetargu zaistnieją ku temu uzasadnione przyczyny, Ministerstwo Transportu i Komunikacji zastrzega sobie prawo do nieprzyjęcia każdej z lub wszystkich ofert.

Złożona oferta jest wiążąca dla oferenta do momentu zakończenia procedury przetargowej lub udzielenia zamówienia.

5. Oferta

Oferta zostanie sporządzona zgodnie z wymogami określonymi w pkt 5 warunków przetargowych, w tym wymogami wymienionymi w zobowiązaniach z tytułu świadczenia usług publicznych.

6. Złożenie oferty

Termin składania ofert upływa dnia 7 lipca 2008 r. o godz. 12.00 czasu lokalnego. Ministerstwo Transportu i Komunikacji musi otrzymać ofertę pod adresem wskazanym w pkt 1, nie później niż w ostatecznym terminie składania ofert.

Ofertę należy dostarczyć osobiście pod adresem siedziby Ministerstwa Transportu i Komunikacji lub przesłać pocztą bądź kurierem.

Oferty, które wpłyną z opóźnieniem, zostaną odrzucone. Jednakże oferty otrzymane po ostatecznym terminie składania ofert, ale przed datą otwarcia ofert, nie zostaną odrzucone, jeżeli będzie oczywiste, że przesyłka została wysłana na tyle wcześnie, że w normalnych okolicznościach powinna zostać doręczona przed ostatecznym terminem składania ofert. Potwierdzenie doręczenia przesyłki jest traktowane jako dowód doręczenia oraz terminu doręczenia.

Wszystkie oferty należy składać w 3 (trzech) egzemplarzach.

7. Udzielenie zamówienia

7.1. Zasadniczo przy udzielaniu zamówienia wybierana jest oferta, która zakłada najniższą kwotę rekompensaty. W przypadku wszystkich zestawów tras oznacza to, że zamówienie będzie udzielone oferentowi, którego oferta zakłada najniższą kwotę roszczeń o rekompensatę na cały okres obowiązywania umowy od 1 sierpnia 2008 r. do 31 lipca 2011 r. Najniższa kwota roszczeń o rekompensatę zostanie ustalona z wykorzystaniem kwoty obliczonej na podstawie dwóch przedstawionych cen alternatywnych. Kwota obliczeniowa równa jest sumie ważonych wartości roszczeń o rekompensatę. Cena odnosząca się do sytuacji, gdy w odniesieniu do Værøy ustanowiona jest procedura podejścia wg wskazań przyrządów, otrzyma wagę 60 %. Cena bez założenia takiej sytuacji ma wagę 40 %. Zamówienie zostanie udzielone oferentowi o najniższej kwocie obliczeniowej dla okresu obowiązywania umowy od 1 sierpnia 2008 r. do 31 lipca 2011 r.

7.2. Jeżeli wybór oferty nie jest możliwy, ponieważ kilka ofert zakłada identyczne kwoty rekompensaty, wybrana zostanie oferta, która przewiduje największą liczbę miejsc w całym okresie obowiązywania umowy.

8. Okres obowiązywania umowy

Wynikająca z przetargu umowa zostanie zawarta na okres od 1 sierpnia 2008 r. do 31 lipca 2011 r. Umowa nie podlega rozwiązaniu, z wyłączeniem sytuacji opisanych w postanowieniach umownych przedstawionych w pkt 11.

9. Rekompensata finansowa

Operatorowi przysługuje prawo do uzyskania rekompensaty finansowej od Ministerstwa Transportu i Komunikacji zgodnie z umową zawartą w wyniku przetargu. Rekompensata zostanie określona dla każdego z trzech lat działalności oraz dla całego okresu obowiązywania umowy.

W odniesieniu do pierwszego roku działalności rekompensata nie podlega żadnym korektom.

W odniesieniu do drugiego i trzeciego roku działalności rekompensata będzie przeliczona na podstawie budżetu związanego z przetargiem, skorygowanego o przychody i koszty działalności. Korekty takie muszą się mieścić w granicach wskaźnika cen konsumpcyjnych podanego przez Norweski Urząd Statystyczny za okres 12 miesięcy kończący się 15 czerwca tego samego roku.

Rekompensata nie podlega żadnym zmianom w wyniku zwiększenia lub zmniejszenia wielkości produkcji zgodnie z drugim akapitem ppkt 5.1 Warunków umowy.

Niniejsze ustalenia stosuje się z zastrzeżeniem, że Storting (parlament norweski), w momencie przyjmowania rocznego budżetu, udostępni Ministerstwu Transportu i Komunikacji niezbędne środki w celu zaspokojenia potrzeb związanych w rekompensatą.

Operator zatrzymuje całość przychodów wygenerowanych z tytułu usługi. Jeżeli przychody są większe lub wydatki mniejsze niż kwoty zakładane w budżecie związanym z przetargiem, operator może zatrzymać saldo. Odpowiednio Ministerstwo Transportu i Komunikacji nie jest zobowiązane do pokrycia salda ujemnego w stosunku do budżetu związanego z przetargiem.

Wszelkie opłaty publiczne, w tym opłaty lotnicze, opłaca operator.

Bez względu na jakiegokolwiek powództwa o odszkodowanie, rekompensata finansowa zostaje zmniejszona proporcjonalnie do całkowitej liczby lotów odwołanych bezpośrednio z winy przewoźnika, jeżeli liczba lotów odwołanych z takich powodów w roku działalności przekracza 1,5 % planowanej liczby lotów zgodnie z zatwierdzonym rozkładem lotów.

Jeżeli w odniesieniu do Værøy ustanowiona jest procedura podejścia wg wskazań przyrządów (IFR), patrz sekcja 2, rekompensata zostanie opłacona na podstawie ustanowionych wymogów IFR z danego miesiąca.

10. Renegocjacje

Jeżeli w okresie obowiązywania umowy wystąpią istotne lub nieprzewidziane zmiany w zakresie założeń, na których opiera się umowa, każda ze stron może zwrócić się z wnioskiem o przeprowadzenie negocjacji w sprawie zmiany umowy. Wniosek taki należy złożyć najpóźniej w terminie trzech miesięcy od wystąpienia danej zmiany.

Istotne zmiany opłat publicznych, na które odpowiada operator, zawsze stanowią podstawę do renegocjacji.

Jeżeli w wyniku nowych wymogów o charakterze ustawowym lub regulacyjnym, lub nakazów wydanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego dane lotnisko musi być użytkowane w sposób inny niż pierwotnie zakładał to operator, strony podejmują starania w celu wynegocjowania zmian umowy umożliwiających operatorowi kontynuowanie działalności w pozostałej części okresu obowiązywania umowy. Jeżeli strony nie osiągną porozumienia, operatorowi przysługuje prawo do rekompensaty według zasad związanych z wyłączeniem lub zamknięciem (pkt 11) w zakresie, w jakim mają one zastosowanie.

11. **Wypowiedzenie umowy w wyniku naruszenia jej postanowień lub nieprzewidzianych zmian w istotnych warunkach**

Z zastrzeżeniem ograniczeń wynikających z prawa upadłościowego Ministerstwo Transportu i Komunikacji może wypowiedzieć umowę ze skutkiem natychmiastowym w takich przypadkach, jak: niewypłacalność danego operatora, otwarcie postępowania układowego z wierzycielami lub ogłoszenie upadłości, lub w innej sytuacji określonej w pkt 14 ust. 2 norweskiego rozporządzenia nr 256 z 15 kwietnia 1994 r. w sprawie procedur przetargowych związanych ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych.

Ministerstwo Transportu i Komunikacji może wypowiedzieć umowę ze skutkiem natychmiastowym, jeżeli operator utraci licencję lub nie jest w stanie jej odnowić.

Jeżeli operator, z powodu siły wyższej lub innych okoliczności będących poza jego kontrolą, nie jest w stanie wypełnić swoich zobowiązań umownych przez okres dłuższy niż cztery z sześciu ostatnich miesięcy, umowa może zostać rozwiązana przez obie strony za jednomiesięcznym wypowiedzeniem w formie pisemnej.

Jeżeli Storting podejmie decyzję o zamknięciu lotniska lub jeżeli lotnisko zostanie zamknięte w wyniku nakazu wydanego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, zwykłe zobowiązania umowne stron wygasają od czasu, gdy dane lotnisko zostanie rzeczywiście wyłączone lub zamknięte.

Jeżeli okres od momentu, gdy operator po raz pierwszy zostanie poinformowany o wyłączeniu lub zamknięciu lotniska, do momentu jego rzeczywistego wyłączenia lub zamknięcia jest dłuższy niż jeden rok, operator nie ma prawa do rekompensaty z tytułu jakichkolwiek strat finansowych poniesionych przez niego w wyniku rozwiązania umowy. Jeżeli wspomniany okres jest krótszy niż jeden rok, operator ma prawo do rekompensaty, która przywróciłaby jego sytuację finansową, w jakiej znajdowałby się, gdyby kontynuował działalność przez okres jednego roku od dnia otrzymania informacji o wyłączeniu lub zamknięciu lotniska lub ewentualnie do 31 lipca 2011 r., jeżeli jest to data wcześniejsza niż termin upływu jednego roku.

W przypadku istotnego naruszenia postanowień umowy, może ona zostać unieważniona ze skutkiem natychmiastowym przez stronę, wobec której to naruszenie miało miejsce.
