

III

(Közlemények)

BIZOTTSÁG

NO-Oslo: menetrend szerinti légi járatok üzemeltetése

Ajánlattételi felhívás

(2005/C 146/05)

1. **Bevezetés:** 2006.4.1. hatállyal Norvégia úgy döntött, hogy módosítja a menetrend szerinti regionális légi szolgáltatásokra vonatkozó, az 1992.7.23-i 2408/92, a közösségi légi fuvarozóknak a Közösségen belüli útvonalakhoz való hozzáféréséről szóló tanácsi rendelet (EGK) (hivatkozás a közzétételre a Hivatalos Lapban és az EEA mellékletben) 4. paragrafusának 1(a) bekezdése értelmében korábban közzétett közszolgálati kötelezettségeket.

Mivel a pályázatok benyújtásának lejártá előtt 2 hónappal ez ideig (ld. 6. szakasz) egyetlen légi fuvarozó sem nyújtott be dokumentálható igazolást a Közlekedési és Kommunikációs Minisztériumhoz arra vonatkozóan, hogy 2006.4.1-től menetrend szerinti járatokat indít a módosított közszolgálati kötelezettségekkel összhangban, melyek a jelen közzététel 2. szakaszában taglalt 1 vagy több tenderre vonatkoznak, a minisztérium a 2408/92 rendelet (EGK) 4.1(d) paragrafusán alapján biztosított pályázati eljárást fogja alkalmazni, ezáltal 2006.4.1-vel korlátozott számban biztosít hozzáférést, a 2. szakaszban taglalt pályázatok mindegyike esetén mindössze 1 légi fuvarozó számára.

Jelen felhívás célja, hogy ajánlattételre kérje fel az érdeklődőket, amely az ilyen kizárólagos jog(ok) odaítélésének alapját képezi majd.

Az alábbiakban a pályázatok legfontosabb feltételeinek ismételt összefoglalása található. A teljes ajánlattételi felhívást az alábbi honlapról lehet letölteni: <http://www.odin.dep.no/sd/engelsk/aktuelt/tenders>, vagy térítésmentesen beszerezhető az alábbi címre benyújtott kérés alapján:

Ministry of Transport and Communications, PO Box 8010 Dep, 0030 Oslo, Norvégia. Tel.: (47) 22 24 83 53. Fax: (47) 22 24 56 09.

Elvárás, hogy valamennyi pályázó megismerje a teljes ajánlattételi felhívást.

2. **A felhívásban foglalt szolgáltatások:** A felhívás a 2006.4.1. és 2009.3.31. közti időszak menetrend szerinti

légi járatait foglalja magába, az 1. pontban említett közszolgálati kötelezettségekkel összhangban. A verseny az alábbi légi útvonal körzetekre és a kapcsolódó pályázatokra terjed ki.

1. Útvonal körzet:: 1. pályázat) Lakselv–Tromsø.
2. Útvonal körzet:: 2. pályázat) Andenes–Bodø, Andenes–Tromsø.
3. Útvonal körzet:: 3. pályázat) Svolvær–Bodø.
4. Útvonal körzet:: 4. pályázat) Leknes–Bodø.
5. Útvonal körzet:: 5. pályázat) Røst–Bodø.
6. Útvonal körzet:: 6. pályázat) Narvik (Framnes)–Bodø.
7. Útvonal körzet:: 7. pályázat) Brønnøysund–Bodø, Brønnøysund–Trondheim.
8. Útvonal körzet:: 8. pályázat) Sandnessjøen–Bodø, Sandnessjøen–Trondheim.
9. Útvonal körzet:: 9. pályázat) Mo i Rana–Bodø, Mo i Rana–Trondheim, Mosjøen–Bodø, Mosjøen–Trondheim.
10. Útvonal körzet:: 10. pályázat) Namsos–Trondheim, Rørvik–Trondheim.
11. Útvonal körzet:: 11. pályázat) Florø–Oslo v.v., Florø–Bergen v.v.
12. Útvonal körzet:: 12. pályázat) Førde–Oslo v.v., Førde–Bergen v.v.
13. Útvonal körzet:: 13. pályázat) Sogndal–Oslo, Sogndal–Bergen.
14. Útvonal körzet:: 14. pályázat) Sandane–Oslo, Sandane–Bergen, Ørsta–Volda–Oslo, Ørsta–Volda–Bergen.
15. Útvonal körzet:: 15. pályázat) Fagernes–Oslo.
16. Útvonal körzet:: 16. pályázat) Røros–Oslo.

Az 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 12., 13. és 14. útvonal körzetek mindegyike esetén a fuvarozókat arra kéri, hogy a megengedett tender kombinációkra tegyenek ajánlatokat, főleg ha ez lecsökkentené az útvonal körzetre vonatkozó teljes díjazást. Ezt követően a pályázóknak az egyes útvonal körzetre külön is ajánlatot kell tenniük abban az esetben, ha csak erre az útvonal körzetre választják ki őket.

Az alábbi kombinációk megengedettek:

- 1. és 2. útvonal körzet;
- 3. és 4. útvonal körzet;
- 4. és 5. útvonal körzet;
- 5. és 6. útvonal körzet;
- 7. és 8. útvonal körzet;
- 9. és 10. útvonal körzet;
- 12., 13. és 14. útvonal körzet;
- 13. és 14. útvonal körzet;

Ha a fuvarozók megengedett tender kombinációkra kívánnak ajánlatot benyújtani, akkor is kell pályázati költségvetést csatolniuk minden egyes útvonal körzetre. A pályázati költségvetésnek minden egyes útvonal körzet kombináció vonatkozásában világosan fel kell tüntetnie a költségek és a bevételek megoszlását, és pontosan meg kell határozni a díjazást külön-külön az egyes tenderekre.

Abban az esetben, ha a fuvarozó olyan pályázatot nyújt be, ahol a NOK-ban megadott díjazási igény 0, akkor ezt úgy értelmezik, hogy a fuvarozó kizárólagos alapon kívánja üzemeltetni az útvonalat, viszont a norvég állam által nyújtandó díjazás igénybe vétele nélkül.

3. **Pályázati jogosultság:** Az 1992.7.23-i No 2407/92 ajánlattételre jogosult légi fuvarozókról szóló tanácsi rendelet (EGK) értelmében valamennyi érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó (http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc!lg=ENnumdoc=31992R2407model=guichett).
4. **Pályázati eljárás:** Az ajánlattételi felhívás a 2408/92 tanácsi rendelet (EGK) 4.1 d)-i) alparagrafusában foglalt rendelkezések és az 1994.4.15 256. számú, a 2408/92 tanácsi rendelet (EGK) végrehajtását szolgáló közszolgálati kötelezettségekkel összefüggő pályázati eljárásokról szóló Norvég Rendelet 4. szakaszának hatálya alá esik.

A közbeszerzés nyílt pályázati eljárás során valósul meg.

A Közlekedési és Kommunikációs Minisztérium fenntartja a jogot, hogy további egyeztetéseket folytasson abban az

esetben, ha csak 1 pályázat érkezik be a pályázatok benyújtási határidejének lejártáig, vagy ha csak 1 pályázat nem kerül elutasításra. Az ilyen jellegű tárgyalásoknak a kirótt közszolgálati kötelezettségekkel összhangban kell lezajlaniuk. Továbbá, ezen tárgyalások során a felek nem módosíthatják jelentősen az eredeti szerződési feltételeket. Ha a lezajlott tárgyalások nem vezetnek elfogadható megoldáshoz, a Közlekedési és Kommunikációs Minisztérium fenntartja a jogot a teljes eljárás visszavonására. Ebben az esetben új ajánlattételi felhívást tesznek közzé új feltételekkel.

A Közlekedési és Kommunikációs Minisztérium előzetes közzététel nélkül is lefolytathat közbeszerzéseket tárgyalások során, ha nem nyújtanak be ajánlatokat. Ebben az esetben nem kell jelentős módosításokat eszközölni az eredeti közszolgálati kötelezettségek, vagy a szerződés fennmaradó feltételeinek vonatkozásában.

Ha az ajánlattétel eredményeként alapos okok merülnek fel, a Közlekedési és Kommunikációs Minisztérium fenntartja a jogot minden egyes és valamennyi pályázat visszautasítására.

A pályázat kötelező érvényű a pályázóra vonatkozóan az ajánlattételi eljárás végéig, vagy az odaítélésig.

5. **Az ajánlattétel:** A pályázatot a pályázati feltételek 5. szakaszában összefoglalt előírások figyelembe vételével kell összeállítani, beleértve a közszolgálati kötelezettségek között felsorolt elvárásokat.
6. **A pályázatok benyújtása:** A pályázatok beérkezésének határideje 2005.7.21, 17.00 óra. A pályázatoknak a pályázat beérkezésére vonatkozó határidő lejárta előtt kell beérkezniük a Közlekedési és Kommunikációs Minisztériumhoz az 1. szakaszban megadott címre.

A pályázatot személyesen, vagy postai úton, vagy futárszolgálatlall kell eljuttatni a Közlekedési és Kommunikációs Minisztérium hivatali címére.

A túl későn érkező pályázatok elutasításra kerülnek. A pályázatok benyújtására vonatkozó határidő lejárta után, de a tender bontási dátum előtt beérkező ajánlatokat azonban nem utasítják el, ha világosan kiderül, hogy a küldemény kellő időben fel lett adva, és normál esetben meg kellett volna érkeznie a határidő lejárta előtt. A küldemény feladásáról szóló nyugtát elfogadják a feladás, illetve a feladás időpontjának igazolásaként.

Valamennyi pályázatot 3 – három – példányban kell benyújtani.

7. A szerződés elbírálása:

- 7.1 A vezérelv az, hogy a szerződést annak az ajánlatnak, vagy ajánlat kombinációnak ítélik oda, amely a legalacsonyabb díjazást igényli. Az 1-16 útvonal körzetek mindegyikére vonatkozóan ez azt jelenti, hogy a szerződést annak az ajánlatnak, vagy engedélyezett ajánlat kombinációnak ítélik oda, amelyik a legalacsonyabb díjazásra tart igényt a 2006.4.1 és 2009.3.31 közötti időszakban.
- 7.2 Ha a 2. szakasz alapján megengedett tender kombinációk között van olyan, amely nem tart igényt díjazásra, viszont kizárólagos jogokra igen a 2. szakasz utolsó bekezdése alapján, a szerződést a 7.1 szakasztól függetlenül ilyen pályázatoknak ítélik oda, ezt követően pedig a 7.1 szakasz rendelkezései vonatkoznak az ajánlattétel többi részére.
- 7.3 Ha a szerződés odaítélése nem lehetséges, mert a pályázatok hasonló mértékű díjazásra tartanak igényt, a szerződést az a pályázat, vagy vonatkozó esetben az a pályázat kombináció nyeri el, amelyik a legtöbb ülőhelyet ajánlja az egyes útvonal körzeteken belül, a teljes szerződéses időszakra.
- 7.4 Ha a 16. útvonal körzetén belül egy vagy két ajánlat legalább 100 utas szállítására hitelesített repülőgépet ajánl, hetente legalább 6-ból 4 esetben retúr szolgáltatással, a szerződést annak a pályázatnak ítélik, amelyik ülésenként a legalacsonyabb díjazást igényli, feltéve, hogy a teljes szerződéses időszakra vonatkozó teljes díjazás összege 10 százaléknál nem nagyobb mértékben haladja meg a legalacsonyabb díjazásra igényt tartó ajánlatot.

8. **A szerződés időtartama:** Az összes pályázati szerződést a 2006.4.1 és 2009.3.31 közti időszakra kötik. A szerződés nem megszüntethető, kivéve a 11. szakaszban, a szerződéses rendelkezések alatt összefoglalt helyzeteket.

9. **Pénzügyi díjazás:** A tender szerződés alapján az üzemeltető a Közlekedési és Kommunikációs Minisztérium által biztosított pénzügyi díjazásra jogosult. A díjazást minden működési évre újra meg kell határozni.

Az első működési évben nem kerül sor a díjazás korrekciójára.

A működés második és harmadik évében a működési bevételekhez és kiadásokhoz hozzáigazított pályázati költségvetés alapján kerül sor a díjazás újraszámolására. Ezeknek a korrekcióknak a norvég statisztikai hivatal 12 hónapos, az adott év február 15-én lezáruló időszakra megadott fogyasztói árindexe által meghatározott limiteken belül kell maradniuk.

Nem változik a díjazás, ha a termelési volument felfelé vagy lefelé igazítják a szerződési feltételek 5.1 szakaszának második bekezdése értelmében.

Ennek feltétele az, hogy a Storting (a norvég parlament) az éves költségvetés elfogadásakor a Közlekedési és Kommunikációs Minisztérium rendelkezésére bocsássa a szükséges anyagi eszközöket a díjazási igények kielégítésére.

Az üzemeltető megtartja a szolgáltatásból származó bevételeit. Ha a bevételek magasabbak, vagy ha a költségek alacsonyabbak, mint a pályázati költségvetés alapján képező számadatok, az üzemeltető megtarthatja a többletet. Hasonlóképpen, a Közlekedési és Kommunikációs Minisztérium sem köteles fedezni a pályázati költségvetéshez kapcsolódó bármilyen negatív többletet.

Valamennyi általános díj megfizetésére, beleértve a repülési díjakat, az üzemeltető kötelezett.

Bármilyen kártérítési eljárás esetén, a pénzügyi kompenzációt lecsökkentik a közvetlenül a fuvarozó hibájából törölt járatok számának arányában, ha az ilyen okok miatt törölt járatok száma egy működési év alatt meghaladja a jóváhagyott menetrend alapján tervezett járatok számának 1,5 százalékát.

10. **Újratárgyalás:** Ha a szerződéses időszak során jelentős és előre nem látható változások állnak be azokkal a feltevésekkel kapcsolatban, amelyeken a szerződés alapszik, bármely fél kezdeményezhet tárgyalásokat a szerződés felülvizsgálatának céljából. Ilyen kéréssel a változás bekövetkeztét követő 1 hónapon belül lehet élni.

Az általános díjak jelentős változása, amelyek megfizetésére az üzemeltető kötelezett, mindig alapot képeznek az újratárgyalásra.

Ha új törvényi vagy szabályozási előírások, vagy a Polgári Légiközlekedési Hatóság által hozott rendeletek következtében a reptér használatában eltérések jelentkeznek összevetve az üzemeltető által eredetileg elfogadott állapottal, a feleknek törekedniük kell arra, hogy tárgyalások során úgy módosítsák a szerződést, hogy az üzemeltető folytathassa tevékenységét a szerződéses időszak teljes hátralévő időtartama alatt. Ha a felek nem jutnak egyetértésre, az üzemeltető kompenzációra jogosult a lezárásra, vagy bezárára vonatkozó szabályoknak (11. szakasz) megfelelően, amennyiben ezek alkalmazhatók.

11. **Szerződésszegés és előre nem látható változások lényeges feltételeiben:** A csódtörvény vonatkozó megszorításai értelmében, a Közlekedési és Kommunikációs Minisztérium azonnali hatállyal felmondhatja a szerződést, ha az üzemeltető fizetéseképtelenné válik, adósság rendezési eljárást kezdeményez, csődbe megy, vagy bármely, az 1994. áprilisi 256. számú Norvég Rendelet második paragrafusának 14. bekezdésében taglalt helyzetek vonatkoznak rá.

A Közlekedési és Kommunikációs Minisztérium azonnali hatállyal felmondhatja a szerződést, ha az üzemeltető elveszti, vagy nem képes meghosszabbítani engedélyét.

Amennyiben vis major, vagy más olyan körülmény miatt, amelyre az üzemeltetőnek nincs ráhatása, az üzemeltető az elmúlt 6 hónap alatt több mint 4 hónap folyamán nem képes szerződéses kötelezettségeinek eleget tenni, a szerződés bármely fél által, 1 hónap felmondási idővel felmondható.

Ha a Storting egy reptér bezárása mellett dönt, vagy ha a repülőtér bezárására a Polgári Légiközlekedési Hatóság rendelete alapján kerül sor, a felek általános szerződéses kötelezettségei érvényüket veszítik attól az időponttól kezdve, hogy a reptér ténylegesen lezárásra vagy bezárásra kerül.

Ha az üzemeltető által a reptér lezárásáról vagy bezárásáról kapott első tájékoztatás és a tényleges lezárás vagy

bezárás között több mint 1 év telik el, az üzemeltető nem jogosult kompenzációra a szerződés megszűnésével összefüggő öt ért pénzügyi veszteségéért. Ha az említett időszak 1 évnél rövidebb, az üzemeltető jogosult arra, hogy annyi kompenzációban részesüljön, hogy pénzügyi pozíciója arra a szintre kerüljön, ahol lett volna abban az esetben, ha a tevékenységét a reptér lezárásáról vagy bezárásáról kapott első tájékoztatást követő 1 évig, vagy amennyiben ez az időpont korábbra esik, 2009.3.31-ig folytatja.

A szerződés jelentős mértékű megszegése esetén bármely fél azonnali hatállyal felmondhatja a szerződést.