

Az EFTA Felügyeleti Hatóság közleménye az EGT-megállapodás XIII. mellékletének 64a. pontjában említett jogi aktus 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében (a Tanács 2408/92/EGK rendelete a közösségi légitfuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról)

Közszolgáltatási kötelezettségek bevezetése a Værøy–Bodø és Bodø–Værøy útvonalon közlekedő menetrendszerű légi járatokra (helikopter) vonatkozóan

(2010/C 230/05)

1. BEVEZETŐ

A közösségi légitfuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében Norvégia 2011. augusztus 1-jei hatállyal a menetrend szerinti légi járatokra vonatkozóan új közszolgáltatási kötelezettségek elrendeléséről határozott a következő útvonalon:

1. Værøy–Bodø mindkét irányban

2. A KÖZSZOLGÁLATI KÖTELEZETTSÉGEK A VÆRØY–BODØ ÉS BODØ–VÆRØY ÚTVONAL ESETÉBEN AZ ALÁBBI ELŐÍRÁSOKAT FOGLALJÁK MAGUKBAN

2.1. Minimális járatgyakoriság, utasférőhelyek száma, útvonalterv és menetrendek

Általános követelmények:

- A követelmények egész évben érvényesek.
- Az utasférőhelyek számát a Közlekedési és Hírközlési Minisztérium által elrendelt, e közlemény A. mellékletében feltüntetett szabályokkal összhangban kell megállapítani.
- Figyelembe kell venni az utazóközönség igényeit.

Járatgyakoriság:

- Hétfőtől péntekig naponta legalább két menettérti járat üzemeltetése, szombaton és vasárnap egy-egy menettérti járat üzemeltetése.

Utasférőhelyek száma:

- Mindkét menetirányban összesen legalább 180 utasférőhely biztosítása hetente.

Útvonalterv:

Az előírt járatokat köztes leszállás nélkül kell üzemeltetni.

Menetrend:

A hétfő – péntek közötti időszakra előírt járatok vonatkozásában az alábbi követelményt kell kielégíteni (helyi idő szerint):

- Legalább 5 óra 30 perc időkülönbséget a Bodø repülőtérre történő első érkezés, illetve az onnan történő utolsó indulás időpontja között.

2.2. Légi járművek típusai

Az előírt légi járatok céljára legalább 15 utas befogadására alkalmas helikoptereket kell üzemeltetni.

⁽¹⁾ Az 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendeletet a 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendelet váltotta fel. Az 1008/2008/EK rendeletet nem foglalták bele a az EGT-megállapodásba. E tender jogalapja ezért a 2408/92/EGK rendelet, amely norvég rendeletként hatályban van.

2.3. Műszaki és üzemeltetési feltételek

A légi fuvarozónak különös figyelmet kell fordítania a repülőterek műszaki és üzemeltetési körülményeire. További tájékoztatás a következő címen kapható:

Lufftartsilsynet (Polgári Légiközlekedési Hatóság)
P.O. Box 243
8001 Bodø
NORWAY

Tel. +47 75585000

2.4. Viteldíjak

A 2011. augusztus 1-jén kezdődő üzemeltetési évben az egy útra szóló, teljes rugalmasságot biztosító alapjegy legmagasabb ára (maximális viteldíj) nem haladhatja meg a következő, norvég koronában megadott összegeket:

Værøy–Bodø 827,-

A maximális viteldíjat minden elkövetkező üzemeltetési év augusztus 1-jén ki kell igazítani. A kiigazítás mértéke nem haladhatja meg a norvég statisztikai hivatal (<http://www.ssb.no>) által az ugyanazon év június 15-ét megelőző 12 hónapos időszakra vonatkozóan kihirdetett fogyasztói árindex mértékét.

A légi fuvarozó köteles legalább egy, a fuvarozóhoz tartozó értékesítési csatornán keresztül jegyeket értékesíteni. A fuvarozó köteles gondoskodni arról, hogy a menetjegyek a fuvarozóhoz tartozó összes értékesítési csatornán keresztül a maximális viteldíjat meg nem haladó áron beszerezhető legyenek.

A maximális viteldíjat nem haladhatja meg a fuvarozó irányítása alatt álló egyéb vállalkozások által kínált menetjegyek ára sem. A fuvarozó felelőssége, hogy a maximális viteldíjat ezek a vállalkozások is betartsák.

A maximális viteldíj tartalmaz minden adót, hatósági díjat, illetve a fuvarozó által a menetjegy kiállításakor felszámított egyéb különdíjat (szolgáltatási díjat stb.).

A fuvarozó köteles a belföldi légitársaságok között mindenkor hatályos megállapodásokat aláírni, és az ilyen megállapodásokban előírt kedvezményeket alkalmazni.

A fuvarozó köteles számítógépes helyfoglalási rendszeren keresztül jegyeket értékesíteni.

3. TENDERELJÁRÁS LEFOLYTATÁSA UTÁN ALKALMAZANDÓ TOVÁBBI FELTÉTELEK

Az útvonalakhoz jutást egyetlen fuvarozóra korlátozó tendereljárás lefolytatása után a következő kiegészítő feltételek alkalmazandók:

Viteldíjak:

- A csatlakozó légi járatokra/járatokról történő átszállásra jogosító menetjegyeket minden fuvarozó vonatkozásában azonos feltételekkel kell kínálni. Ez a rendelkezés nem alkalmazandó az ajánlattevő által üzemeltetett csatlakozó járatokra/járatokról történő átszállásra jogosító menetjegyre, az ilyen esetben alkalmazott viteldíj azonban nem haladhatja meg a teljes rugalmasságot biztosító menetjegy árának 40 %-át.
- Ezekben a járatokon a törzsutasok nem szerezhetnek és nem vehetnek igénybe jutalompontokat.
- A szociális kedvezményeket az e közlemény B. mellékletében feltüntetett iránymutatásokkal összhangban kell alkalmazni.

Átszállási feltételek:

- A fuvarozó köteles részrehajlás és megkülönböztetés nélkül megállapítani azokat a feltételeket – beleértve a csatlakozási időt, a menetjegykezelés és poggyászátrakás feltételeit –, amelyekkel az utasok más fuvarozók útvonalairól, illetve útvonalaira átszállhatnak.

4. A KORÁBBI KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK HELYETTESÍTÉSE ÉS FELOLDÁSA

E közszolgálati kötelezettségek az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* 2008. június 5-i C 138. számában és 31. számú *EGT-kiegészítésben* kihirdetett korábbi közszolgálati kötelezettségek helyébe lépnek a Værøy–Bodø és Bodø–Værøy útvonal vonatkozásában.

5. TÁJÉKOZTATÁS

További tájékoztatás a következő címen szerezhető be:

The Ministry of Transport and Communications (Közlekedési és Hírközlési Minisztérium)

P.O. Box 8010 Dep

0030 Oslo

NORWAY

Tel. +47 22248353

Fax +47 22245609

A. függelék

A SZÁLLÍTÁSI TELJESÍTMÉNY KIIGAZÍTÁSÁT SZABÁLYOZÓ ZÁRADÉK

1. A szállítási teljesítmény kiigazítását szabályzó záradék célja

A szállítási teljesítmények kiigazítását szabályzó záradék azt hivatott biztosítani, hogy az utaskapacitás/a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek száma a piaci kereslet változásaihoz igazodjon. Amennyiben az utasok száma jelentős mértékben megnő, és meghaladja a mindenkori utasférőhely-kihasználat (utasterhelési tényező) alább meghatározott határértékeit, az üzemeltető köteles növelni a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek számát. Az utasok számának jelentős csökkenése esetén az üzemeltetőnek lehetősége van ugyanígy csökkenteni a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek számát. A részleteket lásd a 3. pontban.

2. Az utasterhelési tényező mérésének időszakai

Az utasterhelési tényezőt a január 1. és június 30., illetve az augusztus 1. és november 30. közötti időszakban kell figyelemmel kísérni és értékelni, a határnapokat is beleszámítva.

3. A szállítási teljesítmény/a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek száma megváltoztatásának feltételei

3.1. A szállítási teljesítmény növelésének feltételei

3.1.1. A szállítási teljesítményt/a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek számát abban az esetben kell növelni, ha az átlagos utasterhelési tényező valamennyi, a közszolgáltatási kötelezettségek által lefedett útvonalon meghaladja a 70 százalékot. Amennyiben az átlagos utasterhelési tényező ezeken az útvonalakon a 2. pontban említett időszakok bármelyikében meghaladja a 70 százalékot, az üzemeltető köteles ezeken az útvonalakon a szállítási teljesítményt/a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek számát legkésőbb a következő IATA forgalmi időny kezdétekor legalább 10 százalékkal növelni. A szállítási teljesítményt/a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek számát legalább olyan mértékben kell növelni, hogy az átlagos utasterhelési tényező ne haladja meg a 70 százalékot.

3.1.2. A szállítási teljesítmény/a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek száma fentiekben említett növelésekor az új szállítási teljesítmény eléréséhez az üzemeltető, ha kedvezőbbnek ítéli meg, használhat az eredeti tenderben meghatározottnál kisebb utaskapacitású légi járművet.

3.2. A szállítási teljesítmény csökkentésének feltételei

3.2.1. A szállítási teljesítményt/a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek számát abban az esetben lehet csökkenteni, ha az átlagos utasterhelési tényező a közszolgáltatási kötelezettségek által lefedett útvonalak egyikén sem haladja meg a 35 százalékot. Amennyiben az átlagos utasterhelési tényező ezeken az útvonalakon a 2. pontban említett időszakok végéig követő első naptól kezdődően a szállítási teljesítményt/a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek számát 25 százalékot meg nem haladó mértékben csökkenteni.

3.2.2. Azokon az útvonalakon, amelyeken a napi járatgyakorosság mindkét irányban több mint két járat indítását jelenti, a szállítási teljesítménynek a 3.2.1. pontban említett csökkentését a járatok számának csökkentésével kell végrehajtani. Ez alól egyedül az az eset kivétel, ha az üzemeltető a közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésekor meghatározott minimális kapacitású légi járműveknél nagyobb utaskapacitású légi járművet használ. Az üzemeltető ebben az esetben használhat kisebb repülőgépet, abban azonban a rendelkezésre álló utasférőhelyek száma nem lehet kisebb a közszolgáltatási kötelezettségekben meghatározott minimális kapacitásnál.

3.2.3. Azokon az útvonalakon, amelyeken a napi járatgyakorosság mindkét irányban csak egy vagy két járat indítását jelenti, a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek számának a csökkentése csak kisebb utaskapacitású légi jármű használatával hajtható végre, még ha ez a közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésekor meghatározottnál alacsonyabb utaskapacitáshoz is vezet.

4. A szállítási teljesítmény megváltoztatásának módja

4.1. Az üzemeltető által benyújtott menetrendjavaslatok jóváhagyása – a szállítási teljesítmény/a biztosított utasférőhelyek száma megváltoztatásának jóváhagyását is beleértve – a norvég Közlekedési és Hírközlési Minisztérium feladata. Lásd a norvég Közlekedési és Hírközlési Minisztérium N-3/2005 számú körlevelét a pályázati dossziében.

4.2. Amennyiben a szállítási teljesítményt/a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek számát a 3.2 pontban előírtak szerint csökkentik, új közlekedési programjavaslatot kell eljuttatni az érintett megyei tanácsokhoz, és azoknak elegendő időt kell biztosítani nyilatkozatuk megtételére, mielőtt a változás hatályba lép. Amennyiben az említett javaslatban foglalt változtatások olyan, a közszolgálati kötelezettségekben meghatározott előírásokat sértenek, amelyek nem a repülések számát vagy az utaskapacitást érintik, az új közlekedési programjavaslatot a Közlekedési és Hírközlési Minisztériumnak kell elküldeni jóváhagyásra.

- 4.3. Amennyiben a szállítási teljesítmény/a biztosított utasférőhelyek számát a 3.1. pontban előírtak szerint növelni kell, az üzemeltetőnek és az érintett (egy vagy több) megyének meg kell állapodnia az új szállítási teljesítménynek/az utasférőhelyek új számának megfelelő menetrendről.
- 4.4. Amennyiben a 3.1. pontban előírtak szerint új szállítási teljesítményt kell alkalmazni/új utasférőhelyeket kell rendelkezésre bocsátani, és az üzemeltető, valamint az érintett (egy vagy több) megye nem képes a menetrendekkel kapcsolatosan a 4.3. pontban előírtak szerint megállapodni, az üzemeltető a 4.1. pont szerint a norvég Közlekedési és Hírközlési Minisztériumtól kérheti az új szállítási teljesítménynek/a rendelkezésre bocsátott utasférőhelyek új számának megfelelően módosított menetrend jóváhagyását. Ez nem jelenti azt, hogy az üzemeltető jogosult olyan menetrend jóváhagyását kérelmezni, amely nem biztosítja a szállítási teljesítmény előírt megnövelését. A minisztérium csak érdemi indokok fennállása esetén hagyhatja jóvá az olyan javaslatokat, amelyek eltérnek a megyei hatóságok által elfogadhatónak tartott javaslatoktól.
5. **A pénzügyi ellentételezés mértékének változatlanul hagyása a szállítási teljesítmény változása esetén**
- 5.1. Az üzemeltetőnek nyújtott pénzügyi ellentételezés mértéke a szállítási teljesítménynek a 3.1. pontban előírtak szerinti növelése esetén változatlan marad.
- 5.2. Az üzemeltetőnek nyújtott pénzügyi ellentételezés mértéke a szállítási teljesítménynek a 3.2. pontban előírtak szerinti csökkentése esetén változatlan marad.
-

B. Függelék

SZOCIÁLIS KEDVEZMÉNYEKRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

1. Azokon az útvonalakon, amelyekre a norvég Közlekedési és Hírközlési Minisztérium a közszolgálati kötelezettségek szerint légi szolgáltatást vásárol, a következő személyek jogosultak szociális kedvezményre:
 - a) az indulás napján 67. életévüket betöltött személyek;
 - b) a 16. életévüket betöltött vakok;
 - c) a 16. életévüket betöltött, fogyatékossgal élő személyek, akik a társadalombiztosításról szóló, 1997. február 28-i 19. sz. norvég törvény (Folketrygdløven) 12. fejezete, vagy valamely EGT-ország hasonló törvénye alapján rokkantsági nyugdíjban részesülnek;
 - d) azok a 16. életévüket betöltött diákok, akik halláskárosultak számára létesített speciális iskolát látogatnak;
 - e) életkortól függetlenül az a)–d) pontban említett személlyel együtt utazó házastárs/élettárs vagy egyéb kísérő. A kedvezményre jogosult személy dönt afelől, hogy szüksége van-e kísérőre;
 - f) az indulás napján 16. életévüket be nem töltött személyek.
2. Az 1. szakaszban említett személyek a maximális viteldíjból 50 %-os kedvezményre jogosultak.
3. E kedvezmény nem alkalmazható abban az esetben, ha a viteldíjat a kormány és/vagy a társadalombiztosítási hivatal fizeti.
4. Egy (16. életévét betöltött) felnőtt kíséretében ingyenesen utazhat egy 2 éven aluli gyermek, amennyiben nem foglal el saját ülőhelyet, és az utazás teljes időtartama alatt együtt utazik a felnőtt kísérel.
5. Az utastól a következő okmányok bemutatását kérhetik:
 - a) az 1. szakasz a) pontjában említett személyek esetében a születési időt tartalmazó fényképes igazolvány;
 - b) az 1. szakasz b) és c) pontjában említett személyeknek a norvég társadalombiztosítási hivatal vagy a Norges Blindforbund (norvég vakok szövetsége) által kibocsátott hivatalos okmánnyal kell igazolniuk a jogosultságukat. Más EGT-országok állampolgárainak a saját országukban kiállított hasonló okmánnyal kell rendelkezniük;
 - c) az 1. szakasz d) pontjában említett személyeknek diákigazolvánnyal és a társadalombiztosítási hivatal által kiadott levéllel kell rendelkezniük, amely igazolja, hogy a norvég társadalombiztosítási törvény alapján járadékban részesülnek. Más EGT-országok állampolgárainak a saját országukban kiállított hasonló okmánnyal kell rendelkezniük.