

## EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

## URZĄD NADZORU EFTA

**Komunikat Urzędu Nadzoru EFTA odnoszący się do art. 4 ust. 1 lit. a) dokumentu, o którym mowa w punkcie 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 świadczenia usług publicznych w zakresie regularnych usług lotniczych na trasach w okręgach Finnmark i North-Troms (Norwegia).**

(2006/C 199/06)

### 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 Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych, Norwegia zdecydowała o nałożeniu od dnia 1 kwietnia 2007 r. zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie regularnych usług lotniczych na następujących trasach:

1. Trasy pomiędzy Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest i Alta.
2. Hasvik — Tromsø — Hasvik, Hasvik — Hammerfest — Hasvik, Sørkjosen — Tromsø — Sørkjosen.

### 2. DEFINICJA

W niniejszym dokumencie określenie *usługa pojedynczego przewoźnika* oznacza, że przewoźnik zapewnia pasażerom przelot na całej trasie w obrębie sieci objętej zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych. Czas trwania podróży w ramach każdej usługi pojedynczego przewoźnika nie może być dłuższy niż 3 godziny 30 minut od pierwszego wylotu do ostatniego przylotu.

### 3. ZOBOWIĄZANIA Z TYTUŁU ŚWIADCZENIA USŁUG PUBLICZNYCH OBEJMUJĄ PONIŻSZE SPECYFIKACJE DLA POSZCZEGÓLNYCH OBSZARÓW TRAS

#### 3.1 Trasy pomiędzy Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest i Alta

##### 3.1.1 *Minimalne częstotliwości lotów, zdolność przewozowa, trasy i rozkłady lotów*

**Niniejsze wymagania dotyczą częstotliwości, zdolności przewozowej, przebiegu tras i rozkładów lotów**

- Wymagania obowiązują przez cały rok.
- W przypadku gdy konieczne jest połączenie z usługami lotniczymi do i z Tromsø, rozkłady muszą umożliwić pasażerom podróz z lub do Tromsø z nie więcej niż jedną przesiadką na całej trasie.
- Tam gdzie obowiązują wymogi dotyczące zdolności przewozowej, liczba miejsc musi odpowiadać wytycznym Ministerstwa Transportu i Komunikacji zawartym w załączniku A do niniejszego dokumentu.
- Należy uwzględnić społeczne zapotrzebowanie na podróże lotnicze.

**Wymagania dotyczące lotów od poniedziałku do piątku****Alta**

- Oferowana zdolność przewozowa podczas wszystkich lotów od poniedziałku do piątku będzie wynosiła nie mniej niż 550 miejsc do oraz z Alta.
- Co najmniej jedna usługa powrotna do Kirkenes świadczona przez pojedynczego przewoźnika, z nie więcej niż jednym międzylądowaniem. Pierwszy przylot do Kirkenes nastąpi nie później niż o 9:00, ostatni wylot z Kirkenes nie wcześniej niż o 14:00.
- Usługi pojedynczego przewoźnika pomiędzy Alta a innymi lotniskami, zgodnie z wymogami zawartymi w niniejszym dokumencie.

**Hammerfest**

- Nie mniej niż pięć wylotów i przylotów dziennie.
- Oferowana zdolność przewozowa podczas wszystkich lotów od poniedziałku do piątku będzie wynosiła nie mniej niż 750 miejsc do oraz z Hammerfest.
- Oferowane będą nie mniej niż trzy usługi powrotne pojedynczego przewoźnika do Vadsø. W obu kierunkach pierwszy przylot nastąpi nie później niż o 10:30, a ostatni wylot nie wcześniej niż o 18:30.
- Usługi powrotne pojedynczego przewoźnika do Kirkenes.
- Usługi pojedynczego przewoźnika pomiędzy Hammerfest a innymi lotniskami, zgodnie z wymogami zawartymi w niniejszym dokumencie.

**Kirkenes**

- Oferowana zdolność przewozowa podczas wszystkich lotów od poniedziałku do piątku będzie wynosiła nie mniej niż 750 miejsc do oraz z Kirkenes.
- Usługi pojedynczego przewoźnika pomiędzy Kirkenes a innymi lotniskami, zgodnie z wymogami zawartymi w niniejszym dokumencie.

**Vadsø**

- Nie mniej niż dziewięć wylotów i przylotów dziennie.
- Oferowana zdolność przewozowa podczas wszystkich lotów od poniedziałku do piątku będzie wynosiła nie mniej niż 1 125 miejsc do oraz z Vadsø.
- Nie mniej niż trzy usługi powrotne pojedynczego przewoźnika do Kirkenes bez międzylądowań. Pierwszy przylot do Kirkenes nastąpi nie później niż o 11:00, ostatni wylot z Kirkenes nie wcześniej niż o 19:00. Pierwszy przylot do Vadsø nastąpi nie później niż o 11:30, ostatni wylot z Vadsø nie wcześniej niż o 18:30.
- Nie mniej niż dwie usługi powrotne pojedynczego przewoźnika do Alta. Pierwszy przylot do Vadsø nastąpi nie później niż o 9:00. Pierwszy przylot do Alta nastąpi nie później niż o 10:30. Ostatni wylot z Vadsø nastąpi nie wcześniej niż o 14:00, a ostatni wylot z Alta — nie wcześniej niż o 15:00.
- Usługi pojedynczego przewoźnika pomiędzy Vadsø a innymi lotniskami, zgodnie z wymogami niniejszego dokumentu.

**Vardø**

- Nie mniej niż trzy usługi powrotne pojedynczego przewoźnika do Kirkenes. Ostatni wylot z Kirkenes nastąpi po przynajmniej sześciu godzinach od pierwszego przylotu do Kirkenes.
- Oferowana zdolność przewozowa podczas wszystkich lotów od poniedziałku do piątku będzie wynosiła nie mniej niż 200 miejsc do i z Vardø.

**Båtsfjord**

Nie mniej niż cztery przyloty i wyloty dziennie, przy spełnieniu następujących warunków:

- Nie mniej niż dwie usługi powrotne pojedynczego przewoźnika do Kirkenes. Pierwszy przylot do Kirkenes nastąpi nie później niż o 11:00, a ostatni wylot z Kirkenes nie wcześniej niż o 19:00.
- Nie mniej niż dwie usługi powrotne pojedynczego przewoźnika do Vadsø. Pierwszy przylot do Vadsø nastąpi nie później niż o 10:30, a ostatni wylot z Vadsø nie wcześniej niż o 18:30.
- Usługa powrotna pojedynczego przewoźnika do Hammerfest.
- Należy również zapewnić połączenia tych usług z nie mniej niż dwiema usługami lotniczymi z i do Tromsø.

**Berlevåg**

Nie mniej niż trzy przyloty i wyloty dziennie, przy spełnieniu następujących warunków:

- Usługa powrotna pojedynczego przewoźnika do Kirkenes. Pierwszy przylot do Kirkenes nastąpi nie później niż o 11:00, a ostatni wylot z Kirkenes nie wcześniej niż o 19:00.
- Usługa powrotna pojedynczego przewoźnika do Vadsø. Pierwszy przylot do Vadsø nastąpi nie później niż o 10:30, a ostatni wylot z Vadsø nie wcześniej niż o 18:30.
- Usługa powrotna pojedynczego przewoźnika do Hammerfest.
- Należy również zapewnić połączenia tych usług z nie mniej niż dwiema usługami lotniczymi z i do Tromsø.

**Mehamn**

Nie mniej niż cztery przyloty i wyloty dziennie, przy spełnieniu następujących warunków:

- Nie mniej niż dwie usługi powrotne pojedynczego przewoźnika do Hammerfest. Pierwszy przylot do Hammerfest nastąpi nie później niż o 8:30. Ostatni wylot w obu kierunkach nastąpi nie wcześniej niż o 17:00.
- Nie mniej niż dwie usługi powrotne pojedynczego przewoźnika do Vadsø. Ostatni wylot w obu kierunkach nastąpi nie wcześniej niż o 16:00.
- Usługa powrotna pojedynczego przewoźnika do Alta.
- Usługa powrotna pojedynczego przewoźnika do Kirkenes.
- Należy również zapewnić połączenia tych usług z nie mniej niż dwiema usługami lotniczymi z i do Tromsø.

**Honningsvåg**

Nie mniej niż cztery przyloty i wyloty dziennie, przy spełnieniu następujących warunków:

- Nie mniej niż dwie usługi powrotne pojedynczego przewoźnika do Hammerfest. Pierwszy przylot do Hammerfest nastąpi nie później niż o 8:30. Ostatni wylot w obu kierunkach nastąpi nie wcześniej niż o 17:00.
- Nie mniej niż dwie usługi powrotne pojedynczego przewoźnika do Vadsø. Ostatni wylot w obu kierunkach nastąpi nie wcześniej niż o 16:00.
- Usługa powrotna pojedynczego przewoźnika do Kirkenes.
- Należy również zapewnić połączenia tych usług z nie mniej niż dwiema usługami lotniczymi z i do Tromsø.

**Wymagania dotyczące lotów od soboty do niedzieli.****Poniższe wymagania dotyczą łącznie lotów od soboty do niedzieli:**

- Oferowana zdolność przewozowa będzie wynosiła nie mniej niż 110 miejsc z i do Alta, nie mniej niż 150 miejsc z i do Hammerfest, nie mniej niż 150 miejsc z i do Kirkenes oraz nie mniej niż 225 miejsc z i do Vadsø.
- Liczba przylotów i odlotów będzie nie mniejsza niż w dniach od poniedziałku do piątku dla Hammerfest, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn i Honningsvåg.
- Nie mniej niż dwie usługi powrotne pojedynczego przewoźnika na trasie Honningsvåg — Hammerfest.
- Oferowana zdolność przewozowa będzie wynosiła nie mniej niż 40 miejsc na trasie Vardø — Kirkenes w obu kierunkach.
- Oferowana będzie usługa powrotna pojedynczego przewoźnika do Vadsø z Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn i Honningsvåg.
- Oferowana będzie usługa powrotna pojedynczego przewoźnika do Hammerfest z Båtsfjord, Berlevåg i Mehamn.
- Oferowana będzie usługa powrotna pojedynczego przewoźnika na trasie Vadsø — Alta.
- Oferowana będzie usługa powrotna pojedynczego przewoźnika na trasie Kirkenes — Alta.
- Liczba połączeń z usługami lotniczymi do i z Tromsø będzie wynosiła nie mniej niż w dniach od poniedziałku do piątku dla Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn i Honningsvåg.

**Poniższe wymagania dotyczą zarówno lotów w sobotę jak i w niedzielę:**

- Wyloty i przyloty będą miały miejsce na każdym z następujących lotnisk: Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Kirkenes i Alta.
- Oferowana będzie usługa powrotna pojedynczego przewoźnika na trasie Vadsø — Hammerfest.
- Oferowana będzie usługa powrotna pojedynczego przewoźnika na trasie Vadsø — Kirkenes.
- Będą istniały połączenia z Tromsø do Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn i Honningsvåg i z powrotem.

**3.2.3 Kategoria samolotu**

Wymagane loty będą obsługiwały samoloty zarejestrowane na nie mniej niż 15 pasażerów.

**3.2. Hasvik — Tromsø — Hasvik, Hasvik — Hammerfest — Hasvik., Sørkjosen — Tromsø — Sørkjosen****3.2.1 Następujące wymagania dotyczą minimalnych częstotliwości lotów, zdolności przewozowej, przebiegu trasy i rozkładów lotów dla tras Hasvik-Tromsø-Hasvik i Hasvik-Hammerfest-Hasvik.**

Wymagania obowiązują przez cały rok.

**Hasvik — Tromsø — Hasvik:**

- Nie mniej niż dwie usługi powrotne dziennie od poniedziałku do piątku, z czego przynajmniej jedna musi zostać zaplanowana tak, aby miała połączenie z usługami lotniczymi na trasie Tromsø — Oslo — Tromsø.
- Przynajmniej jedna usługa powrotna w niedzielę, zaplanowana tak, aby miała połączenie z usługami lotniczymi na trasie Tromsø — Oslo — Tromsø.

- W dniach od poniedziałku do piątku pierwszy przylot do Tromsø nastąpi nie później niż o 10:00, a ostatni wylot z Tromsø nie wcześniej niż o 13:30.
- W obu kierunkach przynajmniej jeden z wymaganych dziennych lotów w dniach od poniedziałku do piątku będzie lotem bez międzylądowania. Pozostałe loty mogą mieć nie więcej niż dwa międzylądowania, z czego jedno z nich może wiązać się ze zmianą samolotu, o ile czas międzylądowania nie przekroczy 45 minut, a przewoźnik będzie obsługiwał całą trasę do i z Tromsø.

#### **Hasvik — Hammerfest — Hasvik:**

- Co najmniej jedna usługa powrotna dziennie w dniach od poniedziałku do piątku, gdzie pierwszy przylot do Hammerfest nastąpi nie później niż o 8:30, a ostatni wylot z Hammerfest nie wcześniej niż o 14:30.

#### *Zdolność przewozowa:*

- Każdego tygodnia dostępnych będzie nie mniej niż 120 miejsc do i z Hasvik na trasach Hasvik — Tromsø i Hasvik — Hammerfest łącznie.
- Oferowana zdolność przewozowa musi zostać dostosowana do decyzji podjętych przez Ministerstwo Transportu i Komunikacji, zawartych w załączniku A do niniejszego dokumentu.

#### **3.2.2 Następujące wymagania dotyczą minimalnych częstotliwości, zdolności przewozowej, przebiegu tras i rozkładu lotów na trasie Sørkjosen — Tromsø — Sørkjosen.**

Wymagania te obowiązują przez cały rok. Zobowiązania z tytułu świadczenia usług codziennych obowiązują w obu kierunkach.

#### *Częstotliwości:*

- Nie mniej niż dwie codzienne usługi powrotne od poniedziałku do piątku.
- Nie mniej niż dwie usługi powrotne łącznie od soboty do niedzieli.

#### *Zdolność przewozowa:*

- W obu kierunkach oferowanych będzie nie mniej niż 175 miejsc łącznie od poniedziałku do piątku oraz nie mniej niż 35 miejsc łącznie od soboty do niedzieli .
- Oferowana zdolność przewozowa musi zostać dostosowana do decyzji podjętych przez Ministerstwo Transportu i Komunikacji, zawartych w załączniku A do niniejszego dokumentu.

#### *Przebieg trasy:*

- Wymagane usługi muszą być świadczone jako loty bez międzylądowań.

#### *Rozkłady lotów:*

Wymagane usługi muszą mieć połączenie z trasami lotniczymi Tromsø — Oslo — Tromsø.

Ponadto w stosunku do lotów od poniedziałku do piątku obowiązują następujące wymagania:

- Pierwszy przylot do Tromsø nastąpi nie później niż o 9:30, a ostatni wylot z Tromsø nie wcześniej niż o 18:00.
- Pierwszy wylot z Tromsø nastąpi nie później niż o 11:30, a ostatni wylot z Sørkjosen nie wcześniej niż o 17:00.

#### **3.2.3 Kategoria samolotu**

Wymagane loty będą obsługiwały samoloty zarejestrowane na nie mniej niż 15 pasażerów.

#### 4. NASTĘPUJĄCE SPECYFIKACJE OBOWIĄZUJĄ NA WSZYSTKICH TRASACH

##### 4.1 Warunki techniczne i operacyjne

Zwraca się szczególną uwagę przewoźników na warunki techniczne i operacyjne obowiązujące na lotniskach. W celu uzyskania dalszych informacji należy skontaktować się z:

Luftfartstilsynet (Urząd Lotnictwa Cywilnego),  
P O Box 243, N-8001 Bodø  
Telefon (47) 75 58 50 00

##### 4.2 Opłaty

Maksymalna, w pełni elastyczna opłata podstawowa za lot w jedną stronę (opłata maksymalna) w roku operacyjnym rozpoczynającym się z dniem 1 kwietnia 2007 nie może przekraczać następujących kwot (w koronach norweskich — NOK).

Do	Alta	Berlevåg	Båtsfjord	Hammerfest	Honningsvåg	Kirkenes	Mehamn	Vadsø	Vardø
Z									
Alta	—	1 083	1 054	477	937	1 054	1 083	1 054	—
Berlevåg	1 083	—	384	953	642	760	384	642	—
Båtsfjord	1 054	384	—	953	760	642	477	598	—
Hammerfest	477	953	953	—	642	1 054	836	1 054	—
Honningsvåg	937	642	760	642	—	1 054	477	953	—
Kirkenes	1 054	760	642	1 054	1 054	—	905	384	505
Mehamn	1 083	384	477	836	477	905	—	792	—
Vadsø	1 054	642	598	1 054	953	384	792	—	—
Vardø	—	—	—	—	—	505	—	—	—

Opłata maksymalna nie obowiązuje tam, gdzie takiej opłaty nie podano w tabeli.

Hasvik — Tromsø 1 018

Hasvik — Hammerfest 477

Sørkjosen — Tromsø 541

W każdym kolejnym roku operacyjnym opłata maksymalna będzie korygowana w dniu 1 kwietnia zgodnie z limitem wskaźnika cen towarów konsumpcyjnych za okres 12 miesięcy kończący się dnia 15 lutego danego roku, który to wskaźnik publikuje Urząd Statystyczny Norwegii (<http://www.ssb.no>).

W gestii przewoźnika pozostaje udostępnienie biletów po cenie nieprzekraczającej opłaty maksymalnej poprzez wszystkie kanały sprzedaży, jakimi przewoźnik dysponuje.

Opłata maksymalna dotyczy także biletów oferowanych przez inne firmy powiązane z przewoźnikiem. Do obowiązków przewoźnika należy zapewnienie dostosowania się owych firm do omawianych wymagań.

Opłata maksymalna obejmuje wszelkie podatki i opłaty nakładane przez władze, jak również wszystkie dodatkowe opłaty doliczane przez przewoźnika przy wydawaniu biletów.

Przewoźnik jest stroną krajowych porozumień międzyliniowych obowiązujących w dowolnym momencie i oferuje wszelkie zniżki wynikające z tych porozumień.

## 5. DODATKOWE WARUNKI WYNIKAJĄCE Z PROCEDURY PRZETARGOWEJ

Procedura przetargowa dająca dostęp do trasy tylko jednemu przewoźnikowi nakłada warunki dodatkowe:

Oplaty:

- Wszystkie opłaty za połączenia od/do innych usług lotniczych oferuje się na tych samych warunkach dla wszystkich przewoźników. Zwolnione z powyższej zasady są jedynie te opłaty za połączenia od/do innych usług realizowanych przez oferenta, jeśli opłata ta wynosi nie więcej niż 40 procent opłaty w pełni elastycznej.
- W ramach tych lotów nie można uzyskiwać ani realizować punktów premiowych dostępnych w programach utrzymania lojalności w usługach lotniczych (programach typu „frequent flyer”).
- Zniżki socjalne przyznaje się zgodnie z wytycznymi norweskiego Ministerstwa Transportu, opublikowanymi w załączniku B do niniejszego dokumentu.

Warunki transferu:

- Wszystkie wyznaczone przez przewoźnika warunki dotyczące transferu pasażerów z i na trasy innych przewoźników, w tym dotyczące czasu przesiadek i odpraw biletowych i bagażowych, mają charakter obiektywny i niedyskryminujący.

## 6. ZASTĄPIENIE I ZNIESIENIE POPRZEDNICH ZOBOWIĄZAŃ Z TYTUŁU ŚWIADCZENIA USŁUG PUBLICZNYCH

Niniejsze zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych zastępują te opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* nr C 294, z dnia 4 grudnia 2003 r. dla:

- Tras pomiędzy Kirkenes, Vadsø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest i Alta oraz trasy Vardø — Kirkenes — Vardø
- Trasy Hasvik — Tromsø — Hasvik, Hasvik — Hammerfest — Hasvik, Sørkjosen — Tromsø — Sørkjosen

## 7. INFORMACJE

Dalsze informacje można uzyskać w:

Ministerstwie Transportu i Komunikacji

PO Box 8010 Dep

N-0030 OSLO

Telefon (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 tego, by zdolność przewozowa/liczba miejsc oferowana przez operatora była dostosowana do zmian w popycie rynkowym. Gdy liczba pasażerów gwałtownie wzrasta lub przekracza określone poniżej limity dla odsetka miejsc zajmowanych w danym momencie (wskaźnik wypełnienia samolotów), operator *musi* zwiększyć liczbę oferowanych miejsc. Jednocześnie operator *może* obniżyć liczbę oferowanych miejsc, jeśli liczba pasażerów gwałtownie spadnie. Zob. specyfikacje w pkt 3 poniżej.

**2. Okresy mierzenia wskaźników wypełnienia samolotów**

Okresy, w których monitorowane i oceniane będą wskaźniki wypełnienia samolotów, to okresy 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 Wzrost produkcji/dostępnych w ofercie miejsc *nastąpi*, jeśli średni wskaźnik wypełnienia samolotów na każdej z tras objętych zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych będzie wyższy niż 70 procent. Jeśli średni wskaźnik wypełnienia samolotów na tych trasach wyniesie ponad 70 procent w którymkolwiek z przedziałów czasowych wyszczególnionych w pkt 2, operator zwiększy produkcję/liczbę znajdujących się w ofercie miejsc o nie mniej niż 10 procent na tych trasach, nie później niż na początku następnego sezonu lotniczego IATA. Produkcja/liczba dostępnych miejsc zostanie zwiększona co najmniej w takim stopniu, aby średni wskaźniki wypełnienia samolotów nie przekraczał 70 procent.

3.1.2 W ramach zwiększania produkcji/liczby dostępnych miejsc zgodnie z powyższymi zasadami nowa produkcja może być realizowana przy użyciu samolotów o zdolności przewozowej niższej w stosunku do tej określonej w pierwotnej ofercie przetargowej, o ile taką wolę wyrazi operator.

**3.2 Warunki zmniejszenia produkcji**

3.2.1 Zmniejszenie produkcji *może* nastąpić, kiedy średni wskaźnik wypełnienia samolotów na każdej z tras objętych zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych będzie niższy niż 35 procent. Jeśli średni wskaźnik wypełnienia samolotów na tych trasach będzie niższy niż 35 procent w którymkolwiek z przedziałów czasowych podanych w pkt 2, operator *może* obniżyć produkcję/liczbę dostępnych miejsc o nie więcej niż 25 procent na tych trasach od pierwszego dnia po zakończeniu wyżej podanych przedziałów czasowych.

3.2.2 Na trasach, gdzie oferowane są więcej niż dwa loty w każdym kierunku, obniżenie produkcji zgodnie z pkt 3.2.1 nastąpi poprzez zredukowanie liczby oferowanych lotów. Jedynym wyjątkiem może być sytuacja, w której operator eksploatuje samolot o większej zdolności przewozowej niż zdolność minimalna określona w dokumencie nakładającym zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. Wtedy operator może skorzystać z mniejszego samolotu, jednakże o zdolności przewozowej nie mniejszej niż zdolność minimalna określona w dokumencie nakładającym zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych.

3.2.3 Na trasach, gdzie oferowany jest jeden lub dwa loty w każdym kierunku, obniżenie liczby oferowanych miejsc może nastąpić tylko poprzez skorzystanie z samolotu o niższej 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 jest prawnie zobowiązane do zatwierdzenia proponowanych przez operatorów rozkładów lotów, w tym zmian w produkcji. Mówi o tym okólnik N-3/2005 norweskiego Ministerstwa Transportu i Komunikacji załączony do akt przetargowych.

4.2 W przypadku zmniejszenia produkcji/liczby dostępnych miejsc zgodnie z pkt 3.2, do właściwych rad okręgowych rozesłany zostanie wniosek dotyczący nowego programu ruchu lotniczego, a rady będą miały czas na przedstawienie swojego stanowiska w tej kwestii, zanim zmiany wejdą w życie. Jeśli nowy program ma zawierać zmiany naruszające jakiegokolwiek inne wymagania oprócz liczby lotów i zdolności przewozowej, które to wymagania określono w zobowiązaniach z tytułu świadczenia usług publicznych, nowy program musi zostać przesłany do zatwierdzenia Ministerstwu Transportu i Komunikacji.



- 4.3 W przypadku zwiększenia produkcji zgodnie z pkt 3.1 nowy rozkład lotów dla nowej produkcji/nowej liczby miejsc powinien zostać uzgodniony wspólnie przez operatora i okręg (okręgi) jako jednostkę administracyjną, której dotyczy zmiana.
- 4.4 Jeśli oferta obejmie nową produkcję zgodnie z pkt 3.1, a operator i okręg (okręgi) jako jednostka administracyjna, której dotyczy zmiana, nie mogą dojść do porozumienia co do rozkładów lotów zgodnie z pkt 4.3, operator może w norweskim Ministerstwie Transportu i Komunikacji zabiegać o aprobatę nowej produkcji/nowej liczby miejsc znajdujących się w ofercie. Nie oznacza to, że operator może złożyć wniosek o zatwierdzenie rozkładu lotów, który nie uwzględnia wymaganego zwiększenia produkcji. Muszą istnieć poważne przyczyny, dla których rozkłady lotów dla nowo określonej produkcji/nowej liczby miejsc mogłyby różnić się od tego, na co zgadza się okręg (okręgi) jako jednostka administracyjna, której dotyczą te decyzje, zgodnie z pkt 4.3, co jest warunkiem zatwierdzenia takiego wniosku operatora przez Ministerstwo.

#### 5. **Niezmieniona rekompensata finansowa w przypadku zmiany produkcji**

- 5.1 W przypadku zwiększenia produkcji zgodnie z pkt 3.1 rekompensata finansowa należna operatorowi pozostaje niezmieniona.
- 5.2 W przypadku zmniejszenia produkcji zgodnie z pkt 3.2 rekompensata finansowa należna operatorowi pozostaje niezmieniona.
-

## ZAŁĄCZNIK B

## PRZEPISY DOTYCZĄCE ZNIŻEK SOCJALNYCH

1. Na trasach, które są przedmiotem zamówień na usługi lotnicze norweskiego Ministerstwa Transportu i Komunikacji zgodnie ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych, zniżki socjalne przysługują następującym grupom osób:
    - a. Osoby mające ukończone 67 lat w dniu wylotu,
    - b. Osoby niewidome w wieku od 16 lat,
    - c. Osoby niepełnosprawne w wieku od 16 lat, otrzymujące rentę na mocy norweskiej ustawy „Folketrygd” z dnia 17 czerwca 1966 r. lub podobnej ustawy w jakimkolwiek z państw EOG,
    - d. Uczniowie i studenci w wieku od 16 lat uczęszczający do specjalnych szkół dla osób z wadami słuchu,
    - e. Współmałżonkowie, bez względu na wiek, lub inne osoby towarzyszące osobom określonym w punktach a) — d),
    - f. Podróżni poniżej 16 roku życia w dniu wylotu.
  2. Zniżka dla osób określonych w pkt 1 wynosi 50 procent maksymalnej podstawowej opłaty za lot w jedną stronę.
  3. Zniżka nie obowiązuje, jeśli koszty podróży pokrywa rząd i/lub zakład ubezpieczeń społecznych. Osoba uprawniona do zniżki podejmuje decyzję o tym, czy potrzebuje osoby towarzyszącej.
  4. Osoba dorosła (powyżej 16 roku życia) może bezpłatnie przewozić dziecko w wieku do 2 lat, o ile dziecko nie będzie zajmowało oddzielnego miejsca i o ile będzie podróżowało z tą osobą w ciągu całej podróży.
  5. W momencie wystawiania biletu należy przedstawić następujące dokumenty:
    - a) osoby wymienione w pkt 1 lit. a) muszą przedstawić dokument ze zdjęciem i datą urodzenia,
    - b) osoby wymienione w pkt 1 lit b) i c) muszą przedstawić dowód kwalifikowalności w postaci oficjalnego dokumentu zgodnie z rozdz. 8 ust. 8-3 norweskiej ustawy „Folketrygd”. Osoby niewidome muszą przedstawić dokument potwierdzający wydany przez zakład ubezpieczeń społecznych i/lub „Norges Blindforbund”. Osoby z innych państw EOG muszą przedstawić podobny dokument wydany w danym państwie,
    - c) osoby wymienione w pkt 1 lit. d) muszą przedstawić legitymację szkolną/studencką oraz pismo z zakładu ubezpieczeń społecznych świadczące o tym, że uczeń/student pobiera rentę zgodnie z norweską ustawą „Folketrygd”. Osoby z innych państw EOG muszą przedstawić podobny dokument wydany w danym państwie.
-