



Samferdselsdepartementet

Innbydelse til konkurranse

**Drift av regionale ruteflygninger Røros–Oslo
1. mai 2022 – 31. oktober 2022**

Innhold

PROSEDYREREGLER FOR FLYRUTEKJØP	3
VEDLEGG 1. FORPLIKTELSER TIL OFFENTLIG TJENESTEYTELSE (FOT).....	13
VEDLEGG 2. KONTRAKT OM RUTEFLYGNING RØROS–OSLO	17
VEDLEGG 3. TILBUDSSKJEMA.....	22
VEDLEGG 4. VEILEDENDE TRAFIKKOPPLYSNINGER.....	23
VEDLEGG 5. FORSKRIFT AV 12. AUGUST 2011 NR. 833 OM LUFTRANSPORTTJENESTER I EØS	24
VEDLEGG 6. FORORDNING NR. 1008/2008	33

PROSEDYREREGLER FOR FLYRUTEKJØP

1. Oppdraget

1.1 Oppdragsgiver

Samferdselsdepartementet er oppdragsgiver for denne anskaffelsen og vil være kontraktspart for tilbyderer som vinner konkurransen.

Luftfartstilsynet er ansvarlig for å utstede lisens og føre tilsyn med norske luftfartsselskap. Luftfartstilsynet vil i konkurransefasen for denne anskaffelsen også ha en rolle som rådgiver for Samferdselsdepartementet.

1.2 Bakgrunn

På grunn av plutselig avbrudd i driften av ruten Røros–Oslo anser Samferdselsdepartementet det nødvendig å gjennomføre et midlertidig kjøp iht. Europaparlamentets- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet (lufttransportforordningen) art. 16 nr. 12. Samferdselsdepartementet inviterer derfor til konkurranse om drift av disse rutene for perioden 1. mai 2022 til 31. oktober 2022.

1.3 Formål

Formålet med denne anskaffelsen er å så raskt som mulig innhente tilbud og tildele kontrakt om drift av ruten Røros–Oslo for en begrenset periode, jf. punkt 1.4.

Hvis ingen luftfartsselskap har startet, eller dokumentert overfor Samferdselsdepartementet at det fra 1. mai 2022 vil starte vedvarende ruteflygninger i samsvar med de pålagte forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse for ruteområdet som er spesifisert i vedlegg 1, vil Samferdselsdepartementet tildele enerett til å trafikere den aktuelle ruten. For frister om å melde kommersiell betjening mv., se punkt 7.1.

Flyrutene som er omfattet av konkurransen skal som et minimum driftes i samsvar med kravene i vedlegg 1. Disse forpliktelsene vil i det følgende bli omtalt som «forpliktelser til offentlig tjenesteytelse» eller «FOT».

1.4 Ruter og kontraktsperiode

Innbydelsen gjelder konkurranse om midlertidig drift av ruteflygninger på ruten Røros–Oslo i perioden 1. mai 2022 – 31. oktober 2022.

1.5 Kunngjøring

Forpliktelser til offentlig tjenesteytelse for Røros–Oslo for perioden 1. april 2020 til 31. mars 2024, ble kunngjort i Den europeiske unions tidende nr. C 49 og i EØS-tillegget nr. 9, 7. februar 2019.

1.6 Samferdselsdepartementet – adresse og kontaktpersoner

Departementet har denne adressen:
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO
Norge

Kontoradresse: Akersgata 59, Oslo

Kontaktpersoner i Samferdselsdepartementet er:

Seniorrådgiver Andreas Neumann, (+47) 97 51 15 90, andreas.neumann@sd.dep.no
Rådgiver Jens Nesbø, (+47) 97 69 06 50, Jens.Nesbo@sd.dep.no

2. Allmenne regler for gjennomføring av konkurransen

2.1 Prosedyreregler

Konkurransen er en midlertidig anskaffelse iht. lufttransportforordningen art. 16 nr. 12, og gjennomføres i henhold til prosedyrereglene som følger av dette konkurransegrunnlaget og de føringer som ligger i art. 16 nr. 12.

Lufttransportforordningen, jf. vedlegg 6, og forskrift av 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjenester i EØS (i det følgende kalt «lufttransportforskriften»), jf. vedlegg 5, gjelder for øvrig så langt de passer.

2.2 Konkurransesform

Konkurransen skjer som «kjøp etter forhandling» slik dette begrepet er definert i lufttransportforskriften § 4 nr. 3. Forhandlinger vil kun gjennomføres dersom oppdragsgiver vurderer at det er tid og behov for det.

2.3 Konkurransesgrunnlaget

2.3.1 Generelt

Konkurransegrunnlaget inneholder følgende dokumenter:

- Disse prosedyrereglene for flyrutekjøp
- Forpliktelser til tjenesteytelse (vedlegg 1)
- Kontraktsvilkår (vedlegg 2)
- Tilbudsskjema (vedlegg 3)
- Veiledende trafikkopplysninger (vedlegg 4)
- Lufttransportforskriften (vedlegg 5)
- Lufttransportforordningen (vedlegg 6)

Avtalen som Samferdselsdepartementet inngår med vinneren av konkurransen vil være regulert av kontraktsvilkårene som følger av vedlegg 2.

Før tilbudet blir levert, er det forventet at tilbyderen har gjort seg kjent med de fullstendige kontraktsvilkårene, ikke bare de delene av kontraktsvilkårene som er referert i konkurransegrunnlagets prosedyreregler.

2.3.2 Tilleggsopplysninger

Tilbyderne oppfordres til å ta kontakt med Samferdselsdepartementet dersom de har spørsmål til konkurransegrunnlaget, inkludert forutsetningene for levering av tjenesten som blir kjøpt.

Dersom tilbyderen anser at konkurransegrunnlaget ikke gir tilstrekkelig veiledning, bør tilbyderen be Samferdselsdepartementet om tilleggsopplysninger ved å henvende seg skriftlig til adressen i punkt 1.6.

Spørsmål om tilleggsopplysninger skal merkes «Tilleggsopplysninger midlertid flyrutekjøp Røros–Oslo».

2.3.3 Rettelser, suppleringer eller endringer i konkurransegrunnlaget

Frem til fristen for å levere tilbud kan Samferdselsdepartementet rette, supplere og endre konkurransegrunnlaget så lenge disse ikke er vesentlige.

Rettelser, suppleringer eller endringer skal straks sendes til alle tilbyderne som har registrert seg hos Samferdselsdepartementet i samsvar med punkt 1.6 og 2.4.

2.4 Registrering av tilbydere

De som vurderer å gi tilbud, må registrere seg hos Samferdselsdepartementet for å sikre seg eventuell tilleggsinformasjon fra departementet.

2.5 Offentlig innsyn

For offentlig innsyn i tilbud og protokoll gjelder lov av 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i offentlig verksemd (offentleglova).

2.6 Taushetsplikt

De ansatte i Samferdselsdepartementet plikter å hindre at andre får tilgang til eller kjennskap til opplysninger om tekniske innretninger og fremgangsmåter eller om drifts- og forretningsforhold som det, av hensyn til de opplysningene gjelder, kan ha konkurranseverdi å holde hemmelige.

Tilbyderen skal levere en sladdet versjon av sitt tilbud, der opplysninger tilbyderen mener er underlagt taushetsplikt skal være sladdet. Oppdragsgiver har selvstendig plikt til å vurdere hvilke opplysninger i tilbudet som er omfattet av taushetsplikten. Den sladdede versjonen av tilbudet er bare veiledende. Dersom tilbyderen mener at ingen opplysninger i tilbudet er taushetsbelagt, skal dette fastslås i tilbuds brevet.

2.7 Habilitet

Habilitetsreglene i forvaltningsloven §§ 6 til 10 gjelder for konkurransen.

3. Krav til tilbyderne og dokumentasjon

3.1 Innledning

For å kunne bli tildelt kontrakt må tilbyderen kunne dokumentere at den har de nødvendige tekniske og operative forutsetningene for å operere på den aktuelle rutestrekningen.

Nedenfor følger en oversikt over kvalifikasjonskravene tilbyderen må kunne dokumentere i tilbudet.

3.2. Lisens

Alle tilbyderne må ha gyldig lisens i samsvar med forordning (EF) nr.1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet. Kravet er også omtalt i lufttransportforskriften § 12.

3.3 Attest for skatt og merverdiavgift

Alle norske tilbydere skal legge ved attest for skatt og merverdiavgift i tilbudet. Attestene skal ikke være mer enn seks måneder gamle, regnet fra tilbudsfristen.

3.4 Krav til regnskapsskille

Dersom tilbyderen får tilskudd for drift av andre flyruter enn de som inngår i denne konkurransen, skal regnskapet skille mellom den delen av virksomheten som omfatter de andre rutene og den delen av virksomheten som er omfattet av denne konkurransen. Tilbyderen skal redegjøre kort for dette i tilbudet.

4. Forhold tilbyderne plikter å gjøre seg kjent med

4.1 Trafikkopplysninger

I vedlegg 4 til konkurransegrunnlaget følger oversikter over historiske trafikk tall for rutene omfattet av konkurransen. Tilbyderne plikter å gjøre seg kjent med disse opplysningene og kan ikke senere hevde at de ikke kjente til eller forstod opplysningene. Departementet gjør oppmerksom på at trafikk tallene bare er veiledende, og at tilbyderne selv har det fulle ansvaret for de forutsetningene de legger til grunn om trafikken i sine tilbud.

4.2 Tekniske og operative krav

Tilbyderne plikter å sette seg inn i de tekniske og operative kravene som gjelder for de aktuelle lufthavnene.

For nærmere informasjon ta kontakt med:

- Luftfartstilsynet postmottak@caa.no, +47 75 58 50 00, kontaktperson Ståle Rosland
- Avinor (post@avinor.no), +47 67 03 00 00, kontaktperson Lars Draagen

Samferdselsdepartementet ber tilbyderne spesielt merke seg følgende forhold:

GRF og SPWR

Tilbyderne bes spesielt om å merke seg at det 12. august 2021 ble innført nye regler for operasjoner på såkalte «kontaminerte baner» med tilhørende nytt rapporteringsformat for banestatus. Disse reglene er kjent under navnet ICAO Global Reporting Format (GRF) og medførte omfattende endringer blant annet i flyplassregelverket (Reg 139/2014) og det operative regelverket (Reg 965/2012).

Lufthavner med særskilt behov for å kunne forbedre bremseeffekt på rullebanen kan søke om SPWR-sertifisering (Specially Prepared Winter Runway). Lufthavner som innehar denne godkjenningen, vil i enkelte tilfeller kunne oppgradere RWYCC (Runway Condition Code) etter at de har gjennomført en særlig preparering av rullebanen. Lufthavnene vil dermed kunne tilby bedre bremseeffekt.

Denne godkjenningen krever at flyplassen inngår en avtale om dataleveranse fra minst ett flyselskap som trafikkerer lufthavnen. Dataleveransen består i at individuelle fly har utstyr som kan måle og rapportere opplevd bremseeffekt under landing på en rullebane som er spesialpreparert. Sertifiseringen krever at det er minimum 95 % korrelasjon mellom rapportert og opplevd bremseeffekt etter preparering av rullebanen. Dataleveransen må pågå så lenge lufthavnen ønsker å opprettholde sin SPWR-sertifisering.

Ettersom operatøren som får tildelt kontrakt etter all sannsynlighet er eneste operatør ved lufthavnen på Røros, må tilbyderen kunne levere data som beskrevet over, eller alternativt redegjøre for hvordan operatøren kan imøtekomme det påkrevde produksjonsvolumet dersom lufthavnen ikke innehar SPWR-sertifisering. Tilbyderen må i den forbindelse kunne godtgjøre at hele flyets kapasitet kan utnyttes ved bruk av alle rullebaner på de lufthavner tilbudet omfatter for de flytyper som skal benyttes. Dersom den gjeldende flytypen ikke kan ta av/lande med full kapasitetsutnyttelse, skal operatøren begrense salget slik at passasjerer med reservert plass ikke må avvises. Den tilbudte kapasiteten skal da beregnes ut fra reelt antall tilgjengelige seter i flyet.

Kravene til måling av bremseeffekt antas å kunne få konsekvenser i slutten av avtaleperioden.

Nattparkering av fly

Dersom tilbyderen legger opp til å nattparkere flyet på Røros lufthavn, se punkt 5.5.2, bør tilbyderen kontakte lufthavnen/Avinor for å avklare om den aktuelle flytypen kan benytte den eksisterende hangaren. Hvis dette ikke er tilfellet, kan flyet stå ute kun så lenge det ikke behov for de-icing. Dette skyldes at den årlige kvoten for flyavisingsskemikalier på Røros er begrenset.

4.3 Avgrensinger i bruken av luftrommet

Tilbyderne skal sette seg nøye inn i de særskilte vilkårene som gjør seg gjeldende ved de aktuelle lufthavnene. Tilbyderne må også rette seg etter avgrensingene på militær bruk av luftrommet som gjelder når tilbudet blir levert inn, jf. forskrift av 13. mars 2007 nr. 266 om fleksibel bruk av luftrommet:

<http://www.lovdatab.no/cgi-wift/ldles?ltdoc=/for/ff-20030116-0044.html>

Utstrekning og aktiviseringstidspunktene for treningsområdene er publisert i AIP Norge. Nærmere informasjon om avtaler som er inngått mellom Luftforsvaret og Avinor AS i tilknytning til den nevnte forskriften, kan en få fra hovedkontoret til Avinor AS, Postboks 150, 2061 Gardermoen.

4.4 Lover, forskrifter og vedtak

Tilbyderne skal gjøre seg kjent med alle relevante lover, forskrifter og vedtak. Tilbudet skal legge til grunn de rettsreglene som gjelder ved tilbudsfristen, og eventuelle lov- eller forskriftsendringer og nye vedtak som man ved tilbudsfristen kan forvente vil komme. Så lenge kontrakten er gjeldende, plikter leverandøren til enhver tid å utføre driften i samsvar med alle relevante rettsregler. Vi fremhever særlig luftfartsloven, arbeidsmiljøloven med tilhørende forskrifter (herunder forskrift om utsendte arbeidstakere), forskrift om universell utforming av lufthavner mv. og internasjonale konvensjoner (særlig relevante ILO-konvensjoner). Se også punkt 4.5 og 4.6 i kontraktsvilkårene (vedlegg 2).

5. Krav til tilbudet

5.1 Krav til utforming og levering av tilbudet

1. Tilbudet skal være elektronisk og inneholde et utfylt tilbudsskjema (se vedlegg 3) som skal være datert, undertegnet og merket med navnet på tilbyderen. Dersom to eller flere selskaper inngir tilbud i fellesskap, må samtlige selskaper signere tilbudet.
2. Sendingen skal være merket «Tilbud midlertidig flyrutekjøp Røros–Oslo
3. Tilbudet skal leveres på et skandinavisk språk eller på engelsk.
4. Tilbudet skal sendes med e-post til postmottak@sd.dep.no og Samferdselsdepartementets kontaktpersoner, se punkt 1.6.

5.2 Tilbudsfrist

Tilbudsfristen er 24. mars 2022 kl. 12.00 (lokal tid).

For sent innkomne tilbud kan bli avvist i medhold av lufttransportforskriften § 18.

5.3 Endring og tilbakekalling av tilbud

Et tilbud kan tilbakekalles eller endres frem til tilbudsfristen går ut. Tilbakekallingen må gjøres skriftlig. Et endret tilbud er å regne som et nytt tilbud og skal være utformet i samsvar med kravene i disse prosedyrereglene.

5.4 Frist for å vedstå seg tilbudet

Tilbyderne skal vedstå seg tilbudet i 45 dager regnet fra når fristen for levering av tilbud går ut.

Samferdselsdepartementet kan be alle tilbyderne om å gi en erklæring om at fristen for å vedstå seg tilbudet blir forlenget.

5.5 Innholdet i tilbudet

5.5.1 De tilbudte tjenestene og forutsetninger for tjenesteleveransen

5.5.1.1 Tilbud på en eller flere ruter

Ikke relevant.

5.5.1.2 Krav til spesifisering av tilbudt tjeneste

Tilbudet skal minst inneholde følgende spesifisering av tjenestene, jf. FOT i vedlegg 1:

- i. Ruteprogram og rutestruktur
 - i. daglige avganger og rutetider
 - ii. Tilbudt setekapasitet i hele avtaleperioden.

Innenfor de rammene som følger av FOT (vedlegg 1), skal tilbyderen selv utarbeide nødvendig ruteprogram for ruten, jf. kontraktsvilkårene (vedlegg 2) punkt 4. Ruteprogrammet skal ligge ved tilbudet og inneholde en spesifisering av hvor mange seter som blir tilbudt. Som det går fram av punkt 7.2 vil dette bli lagt vekt på i vurderingen av tilbudet, men bare dersom alle tilbud inneholder identiske kompensasjonskrav og de øvrige kriteriene for tildeling ikke avgjør utfallet.

- iii. Billettpriser
- iv. Luftfartøy
 - i. Type luftfartøy
 - ii. Størrelse (setekapasitet)

Tjenestene som er omfattet av anskaffelsen skal utføres av tilbyder selv. Å leie inn luftfartøy med mannskap ("wet-lease") er bare unntaksvis tillatt, og bare dersom oppdragsgiver aksepterer dette på forhånd (se kontraktens punkt 4.10).

5.5.2 Tilbudsskjema, krav om økonomisk kompensasjon og billettpriser

Tilbyderen skal fylle ut tilbudsskjemaet, jf. vedlegg 3, og der føre opp kompensasjonen som er nødvendig per måned og for hele kontraktsperioden. Tilbyderen kan inngi tilbud både med og uten nattparkering på Røros lufthavn. Det er også mulig å inngi tilbud på bare ett av alternativene.

Tilbyderen skal legge til grunn at operatøren får beholde alle inntektene av den virksomheten tilbudet omfatter, og at operatøren er fullt ansvarlig for kostnadene. Presiseringer og unntak fra dette utgangspunktet går fram av kontraktsvilkårene (vedlegg 2) punkt 6, 8, 9 og 10.

Tilbudet skal spesifisere billettprisene og vilkårene som hører til. Se kravene til billettpriser i kontraktsvilkårene (vedlegg 2) punkt 5 og forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse (vedlegg 1).

5.5.3 Redegjørelse for oppstart og gjennomføringsevne

Tilbyderen skal dokumentere at selskapet vil være i stand til å starte oppdraget 1. mai 2022, og oppfylle forpliktelsene i kontrakten (se særlig kontraktsvilkårene i kontraktens punkt 4 og 5). Tilbudet skal inneholde en redegjørelse av dette. Samferdselsdepartementet kan be om ytterligere opplysninger etter behov.

Redegjørelsen skal benyttes av oppdragsgiver ved vurdering av om det er grunnlag for avvisning som nevnt i lufttransportforskriften og i punkt 6.

5.5.4 Forbehold og avvik fra konkurransedokumentene

Forbehold og avvik fra konkurransedokumentene skal gå klart fram av tilbudet, og spesifiseres i et eget vedlegg til tilbudsbrevet. Tilbyderen oppfordres til å vise særlig til hvor i tilbudet forbeholdet eller avviket er forklart. Omtalen skal være presis og entydig og utformet slik at Samferdselsdepartementet kan vurdere avviket eller forbeholdet uten kontakt med tilbyderen.

Tilbud som inneholder forbehold eller avvik vil kunne medføre avvisning. Avgjørelsen om avvisning kan utsettes til etter at det har vært gjennomført avklaringer, jf. punkt 6.3, eller forhandlinger

5.5.5 Komplette tilbud

Et komplett tilbud skal minst omfatte:

1. Utfylt tilbudsskjema, jf. punkt 5.5.2 første avsnitt.
2. Alle opplysningene som det er stilt krav om i punkt 5.5.1.
3. Dokumentasjon på kvalifikasjoner, jf. kapittel 3:
 - a) kopi av lisens og AOC
 - b) attest for skatt og merverdiavgift
4. Redegjørelse for oppstart og oppfyllelse av kontrakten, jf. punkt 5.5.3.

6. Vurdering av tilbud i Samferdselsdepartementet

6.1 Registrering av tilbud

Samferdselsdepartementet skal skriftlig fastslå når et tilbud er mottatt.

6.2 Tilbudsåpning og protokoll

Det vil ikke bli holdt offentlig tilbudsåpning. Åpningen av tilbudene vil ellers skje i samsvar med lufttransportforskriften § 19. Det vil bli ført protokoll.

6.3 Ettersending av opplysninger, dokumentasjon og forhandling

Feil eller mangler i tilbudet, eller manglende dokumentasjon, kan rettes opp i samsvar med reglene i lufttransportforskriften § 23.

Oppdragsgiveren har rett til å forhandle med tilbyderne i samsvar med reglene i lufttransportforskriften § 24.

6.4 Avvisning

Oppdragsgiver har rett og/eller plikt til å avvise tilbud når det følger av reglene i lufttransportforskriften §§ 18, 20, 21 og 22.

7. Avgjørelse av konkurransen

7.1 Avlysning av konkurransen og avvisning av alle tilbud

Samferdselsdepartementet har rett til å avlyse konkurransen, eller deler av konkurransen, når det er saklig grunn til det i samsvar med lufttransportforskriften § 25. Det samme gjelder avvisning av alle tilbud.

Departementet legger til grunn at det har saklig grunn til å avlyse konkurransen dersom et EØS-luftfartsselskap som kan få tillatelse til å utøve trafikkrettigheter på en eller flere av de utlyste rutene, dokumenterer at det vil starte vedvarende flygninger, før en av tilbyderne blir tildelt kontrakt. Se punkt 1.3 andre avsnitt.

Fristen for å melde kommersiell drift er dagen før avgjørelsen for hvem som skal tildeles kontrakten blir offentliggjort (se punkt 7.3).

Dersom konkurransen blir avlyst, eller alle tilbudene blir avvist, skal Samferdselsdepartementet melde fra om det til de som har levert tilbud i samsvar med punkt 7.4.

7.2 Tildelingskriterium

Som hovedregel skal kontrakten tildeles det tilbudet som har det laveste kompensasjonskravet per flygning for hele kontraktperioden.

Som det fremgår av punkt 5.5.2 og av tilbudsskjemaet i vedlegg 3, kan tilbyderne legge inn tilbud med og/eller uten nattparkering ved Røros lufthavn. Samferdselsdepartementet står fritt til å velge om vi vil akseptere et tilbud med eller uten nattparkering. Dette gjøres ut fra en helhetsvurdering av en ev. merkostnad ved nattparkering på Røros lufthavn, som i utgangspunktet er den ønskede løsningen.

Tilbyderen med det laveste kravet til kompensasjon innenfor den kategorien Samferdselsdepartementet har valgt å legge til grunn for tildeling (med eller uten nattparkering) tildeles kontrakt på den aktuelle ruten.

Dersom tildeling ikke kan skje etter hovedregelen fordi Samferdselsdepartementet har mottatt tilbud med identiske kompensasjonskrav, skal kontrakt tildeles det tilbudet som tilbyr høyest setekapasitet på den aktuelle flygningen for hele kontraktsperioden.

7.3 Avgjørelse om tildeling av kontrakt og omgjøring

Avgjørelsen i Samferdselsdepartementet om hvem som skal tildeles kontrakt, skal meldes skriftlig til alle deltakerne i rimelig tid før det blir inngått kontrakt. Kontrakten blir regnet som inngått når begge parter har skrevet under.

7.4 Opplysningsplikt

Samferdselsdepartementet skal gi skriftlig melding med en kort begrunnelse:

- a) dersom et tilbud blir avvist
- b) dersom alle tilbudene blir avvist
- c) dersom konkurransen blir avlyst

VEDLEGG 1. FORPLIKTELSER TIL OFFENTLIG TJENESTEYTELSE (FOT)

1. Innledning

Med virkning fra 1. april 2020 innførte Samferdselsdepartementet nye forpliktelser til offentlig tjenesteytelse på ruten Røros–Oslo:

2. Forpliktelser (FOT) – Minsteantall flygninger, setekapasitet, ruteføring og rutetider

2.1 Røros–Oslo

Kapasitet

- Tilbudt setekapasitet skal være minst 10 250 seter i begge retninger for hele avtaleperioden.

Ruteføring

Mandag-fredag:

- Det skal være minst to daglige avganger i begge retninger.

Lørdag-søndag:

- Det skal være minst to avganger i begge retninger lørdag og søndag samlet.

Rutetider

Mandag-fredag:

Fra Røros:

- Første landing i Oslo skal være seinest kl. 08:00
- Siste avgang til Oslo skal være tidligst kl. 16:00

Til Røros:

- Første avgang fra Oslo skal være seinest kl. 10:00
- Siste avgang fra Oslo skal være tidligst kl. 17:00

2.2 Billettpriser

Maksimal billettpris, fullt fleksibel én veg, for avtaleperioden 1. mai – 31. oktober 2022, skal ikke overstige følgende beløp:

Rute	Maksimalpris
1. Røros–Oslo	2306 kr

Operatøren skal tilby billetter gjennom minst en salgskanal som ikke overstiger maksimalprisen.

Maksimalprisen gjelder også for billetter som blir solgt av andre selskap som operatøren kontrollerer. Operatøren er ansvarlig for at også slike tilbydere retter seg etter maksimalprisen.

Maksimalprisen skal være inkludert alle skatter, avgifter og gebyr til det offentlige, og alle andre prispåslag (servicegebyr o.a.) som operatøren legger på prisen i forbindelse med utskrivning av billetten.

2.3 Regler om sosiale rabatter

2.3.1

På flyruter der Samferdselsdepartementet kjøper tjenester etter forpliktelser til offentlig tjenesteytelse, skal følgende persongrupper ha krav på sosial rabatt:

- a) Personer som har fylt 67 år på utreisedagen.
- b) Blinde som har fylt 16 år.
- c) Personer som har fylt 16 år og har uførepensjon i henhold av lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdlova) kapittel 12, eller personer som tar imot tilsvarende ytelser fra andre EØS-land.
- d) Elever over 16 år ved spesialskoler for hørselshemmede.
- e) Uten hensyn til alder skal ektefelle/samboer eller en person som må følge den som har rett til rabatt etter a)–d) få rabatt. Den som har rett til rabatt, avgjør selv behovet for følge.
- f) Personer som ikke har fylt 16 år på utreisedagen.

2.3.2

Sosial rabatt for personer omfattet av punkt 2.9.1 skal utgjøre 50 % av maksimal normaltakst.

2.3.3

Sosial rabatt skal ikke ytes dersom reisen blir betalt av Folketrygden eller en annen statlig instans.

2.3.4

Voksen person (over 16 år) skal ha rett til å ta med seg barn under to år gratis, så sant barnet ikke tar opp et eget sete og barn og voksen reiser sammen.

2.3.5

Ved kjøp av billett kan det kreves at de reisende viser følgende dokumentasjon:

- a) Person som nevnt i punkt 2.3.1 bokstav a) må vise identifikasjon med bilde og fødselsdato.
- b) Personer som nevnt i punkt 2.3.1 bokstav b) eller c) må vise bekreftelse eller tilleggsinformasjon fra Folketrygden eller Norges Blindeforbund. Passasjerer fra andre EØS-land må vise tilsvarende dokumentasjon fra hjemlandet.
- c) Person som nevnt i punkt 2.3.1 bokstav d) må vise skolebevis og erklæring fra Folketrygden om rett til grunnstønnad eller hjelpestønad eller tilsvarende stønad fra annet EØS-land.

2.4 Rutedrift

2.4.1 Ruteprogram

Operatøren skal ta hensyn til publikum sin etterspørsel etter flyreiser.

2.4.2 Helligdager

På følgende dager kan ruteprogrammet reduseres og tilpasses etterspørselen: 1. mai, Kristi himmelferds dag, 1. pinsedag, 2. pinsedag, 17. mai og to valgfrie dager.

Det skal minst være én avgang i begge retninger disse dagene.

De vanlige kravene til rutetider og mellomlandinger gjelder ikke på disse dagene.

2.10.3 Mellomlanding

Ingen avganger skal ha mer enn en mellomlanding. Ved mellomlanding skal overgangstiden ikke overstige 60 minutter.

2.10.4 Delt kapasitet mellom to destinasjoner

Der to ruter med forpliktelser deler kapasitet, kan operatøren fordele billettsalget mellom de to rutene, så lenge operatøren dekker det samlede kapasitetskravet. Operatøren kan selge billetter etter først til mølla-prinsippet.

Det er tillatt å kombinere ruter med forpliktelser med ruter uten slike forpliktelser. Operatøren skal da sørge for at den faktiske kapasiteten på ruten med forpliktelser svarer til påkrevd minimumskapasitet.

2.10.5 Trykkabin

Operatøren skal bruke fly med trykkabin på alle flygninger.

3. Tilleggskrav som gjeld ved tildeling av enerett

Ved kjøp av flyruter som avgrenser tilgangen til ruter til ett selskap, gjelder i tillegg disse reglene:

3.1 Billettpriser

- Dersom operatøren deltar i et lovlig samarbeid med andre selskap om rabatter, gjennomgående takster, overgangstider for passasjerer eller gjennomgående innsjekking av billetter og bagasje, plikter operatøren å gjøre det som er praktisk og rettslig mulig for å tilby lignende vilkår til passasjerer på ruter omfattet av kontrakten som har overgang til eller fra andre ruter som i utgangspunktet ikke er omfattet av slike ordninger. Det same gjelder dersom operatøren ensidig tilbyr slike vilkår, uten at de er en del av et samarbeid med andre selskap.
- Passasjerer kan ikke tjene eller bruke poeng fra bonus-/lojalitetsprogram på flyrutene.
- Operatøren skal gi sosiale rabatter i samsvar med retningslinjene i forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse.

3.2 Vilkår ved overgang

Alle vilkårene operatøren har for overgang av passasjerer til og fra andre selskap sine flygninger, bl.a. overgangstider og gjennomgående innsjekking av billetter og bagasje, skal være objektive og ikke-diskriminerende.

VEDLEGG 2. KONTRAKT OM RUTEFLYGNING RØROS–OSLO

I samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) 1008/2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet, artikkel 16 (12) er det inngått kontrakt mellom:

(«operatøren»
og
Samferdselsdepartementet («oppdragsgiveren») om drift av flyruter.

1. Dokumenter som inngår i kontrakten

I kontrakten inngår disse dokumentene:

1. Disse generelle kontraktsvilkårene
2. Forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse (jf. vedlegg 1) knyttet til ruten Røros-Oslo.

Eventuelle endringer i kontrakten skal gjøres med skriftlig tilleggskontrakt.

2. Kontrakten gjelder følgende produksjonsvolum:

- 2.1 Operatøren plikter å operere rutene i tråd med forpliktelsene i vedlegg 1.
- 2.2 Oppdragsgiverens forpliktelser etter avtalen er betinget av bevilgninger fra Stortinget.

3. Enerett og kontraktens varighet

- 3.1 Kontrakten gjelder fra 1. mai 2022 (dato for driftsstart) og opphører uten oppsigelse 31. oktober 2022 (sluttdato). Oppdragsgiver kan ensidig forlenge avtalen med en måned.
- 3.2 Kontrakten gir operatøren enerett til å trafikere ruten Røros–Oslo i kontraktsperioden.

4. Krav til driften

- 4.1 Operatøren har som hovedregel plikt til å utføre driften på den måten og med det produksjonsvolumet som følger av denne kontrakten i hele kontraktsperioden.
- 4.2 Operatøren kan søke oppdragsgiveren om lov til å gjøre endringer fra produksjonsvolumet som følger av punkt 2. Ved behandlingen vil oppdragsgiveren vektlegge om endringen gir et like godt eller bedre tilbud til de reisende samlet sett.
- 4.3 Operatøren kan søke oppdragsgiveren om lov til å gjøre avvik fra forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse. Oppdragsgiveren kan ved behandling av søknaden blant annet legge vekt på om forholdene har endret seg siden kontrakten ble signert.
- 4.4 Driften skal utføres med flytypen operatøren har ført opp i tilbudet. Andre flytyper kan likevel benyttes dersom produksjonsvolumet som er avtalt tillater det, eller det er i samsvar med endringer som er gjort i medhold av andre bestemmelser i avtalen. Endret bruk forutsetter samtykke fra oppdragsgiveren.
- 4.5 Operatøren plikter ellers å utføre driften i samsvar med luftfartsloven med tilhørende forskrifter, andre regler på området og eventuelle vedtak og pålegg fra offentlige myndigheter i medhold av slike regler.

4.6 Operatøren skal sørge for at grunnleggende fagforeningsrettigheter og retten til kollektive forhandlinger, slik det følger av bl.a. ILO-konvensjon nr. 87 og 98, er ivaretatt i egen virksomhet og for eventuelle underleverandører.

4.7 Operatøren kan pålegges å ta med postsaker mot vederlag etter reglene i postloven § 16. Fastsetting av vederlag for slike pålegg skal ikke ha noen innvirkning på kompensasjonskrav som følger av denne avtalen, jf. bestemmelsene i punkt 6.

4.8 Operatøren står til enhver tid ansvarlig for å oppfylle driftskravene som følger av punkt 5.

Operatøren plikter for egen regning og risiko å skaffe erstatningsmateriell og/eller erstatningspersonell ved driftsavbrudd. Dersom trafikkopplegget ikke kan gjennomføres med lufttransport, plikter operatøren å sørge for alternativ transport der dette er mulig og formålstjenlig for passasjerene.

Ved større avvik fra den avtalte driften skal operatøren straks varsle Samferdselsdepartementet og skriftlig opplyse om årsaken. Operatøren skal òg varsle departementet om avbøtende tiltak som er satt i verk.

4.8. Operatøren er forpliktet til å påse at alle som arbeider for operatøren, eller opptre på vegne av operatøren, og som har som oppgave å opptre overfor passasjerene, skal beherske enten et skandinavisk språk eller engelsk.

4.9 Flygningene som er omfattet av kontrakten, kan ikke ha andre selskapskoder enn tilbyderens sin og kan ikke inngå i "code-sharing"-ordninger med andre flygninger.

4.10 Flygninger som er omfattet av kontrakten skal utføres av operatøren selv. Leie av luftfartøy med mannskap («wet lease») er bare tillatt dersom oppdragsgiveren samtykker til det.

5. Billettpriser, rabatter, salgskanaler og vilkår

5.1 Maksimal billettpris, fullt fleksibel én vei (maksimalprisen), skal i perioden ikke overstiges. Maksimalprisen fremgår i vedlegg 1.

5.2 Operatøren skal tilby billetter gjennom minst en salgskanal som ikke overstiger maksimalprisen.

Maksimalprisen gjelder også for billetter som blir solgt av andre selskap som operatøren kontrollerer. Operatøren har ansvaret for at også slike tilbydere retter seg etter maksimalprisen.

Maksimalprisen omfatter alle skatter, avgifter og gebyrer til det offentlige, og alle andre prispåslag (servicegebyr o.a.) som operatøren legger på prisen i forbindelse med utskrivning av billetten.

5.3 Operatøren skal tilby passasjerene gjennomgående reiser (billetter og bagasje) til naturlige videre innenlands forbindelser.

5.4 Dersom operatøren deltar i et lovlig samarbeid med andre selskaper om rabatter, gjennomgående takster, overgangstider for passasjerer eller gjennomgående innsjekking

av billetter og bagasje, så plikter operatøren å gjøre det som er praktisk og rettslig mulig for å tilby liknende vilkår til passasjerer på ruter omfattet av kontrakten som har overgang til eller fra andre ruter som i utgangspunktet ikke er omfattet av slike ordninger. Det samme gjelder dersom operatøren ensidig tilbyr slike vilkår, uten at de er en del av et samarbeid med andre selskap.

- 5.5 Operatøren skal sørge for at barn over 5 år kan reise alene på rutene.
- 5.6 Bonuspoeng fra lojalitets- eller bonusprogram kan verken tjenes opp eller tas ut på flygningene som er omfattet av avtalen.
- 5.7 Operatøren plikter å yte sosiale rabatter i samsvar med punkt 2.3 i forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse, jf. vedlegg 1.

6. Betaling av kompensasjon, risikodeling og annet

6.1 Operatøren har krav på kompensasjon fra Samferdselsdepartementet.

Kompensasjon for kontraktperioden 1. mai 2022 – 31. oktober 2022 utgjør:

- hele avtaleperioden _____
- per måned _____

- 6.2 Utbetaling av kompensasjon skjer a konto etterskuddsvis per måned. Endelig avregning skjer så snart som mulig etter 31. oktober 2022, og på de tidspunktene som avtales ved eventuell forlengelse av avtalen.
- 6.3 Operatøren får beholde alle inntekter som trafikktilbudet genererer.
- 6.4 Alle offentlige avgifter, også luftfartsavgifter, skal betales av operatøren.
- 6.5 Påkrevd regularitet er minimum 98,5 prosent. Samferdselsdepartementet kan sanksjonere operatøren etter reglene i punkt 6.6 ved brudd på dette kravet.
- 6.6 Dersom antall på kanselleringer av grunner som operatøren kunne ha unngått ved å treffe alle rimelige tiltak overstiger 1,5 prosent av det oppsatte antall flyginger i ruteprogrammet, får han ikke kompensasjon for de av kanselleringene som overstiger 1,5 prosent. Se punkt 6.5.

7. Innsynsrett for oppdragsgiveren – rapporteringsplikt for operatøren

- 7.1 Oppdragsgiveren har rett til å gjennomgå arbeidet som er utført etter kontrakten som grunnlag for å beregne kompensasjon og for å gjennomgå det samlede mellomværende når kontrakten avsluttes.
- 7.2 For periodene mai-juli og juli-november skal operatøren sende en rapport til Samferdselsdepartementet som skal inneholde opplysninger om:
 - 1. Regnskap for rutene.
 - 2. Driftsavbrudd i perioden og en utredning om årsak(er).
 - 3. Punktlighet (prosentdel avganger innenfor 15 minutter etter planlagt avgangstid).
 - 4. Regularitet per rute (prosentdel kansellerte flygninger og årsak) – det skal gå klart fram hvilke avganger som er innstilte av grunner som nevnt i punkt 6.6.

5. Trafikkomfang per rute (antall passasjerer og kabinfaktor).
6. Passasjerinntekter, prosentdel passasjerer i C-klasse, prosentdel passasjerer i transfer til/fra andre flyruter, frakt- og postinntekter.
7. Utført produksjon (tall på setekilometer og tonnkilometer, landinger og flytimer).
8. Gjennomsnittlig billettpris.
9. Tall på tilbudte seter.

Rapportene skal være mottatt av Samferdselsdepartementet senest den 15. i den andre måneden etter den siste av de tre månedene rapporten gjelder – første gang 15. september 2022.

- 7.3 Oppdragsgiveren kan når som helst pålegge operatøren å gi andre opplysninger som er relevante for kontraktsforholdet. Herunder kan oppdragsgiver be om opplysninger om hvilket lands lov kontrakter og forpliktelser som er relevante for kontrakten er underlagt. Oppdragsgiver kan kreve at opplysningene skal være bekreftet av revisor. Det kan fastsettes en frist for å utlevere opplysningene.
- 7.4 Ved større avvik fra den avtalte driften skal operatøren straks varsle oppdragsgiveren og skriftlig opplyse om årsaken. Operatøren skal også varsle oppdragsgiveren om avbøtende tiltak som er iverksatt.

8. Reforhandling

- 8.1 Dersom det i kontraktperioden skjer vesentlige eller uforutsette endringer i forutsetningene som ligger til grunn for kontrakten, kan hver av partene kreve forhandlinger om revisjon av kontrakten.

9. Sanksjoner, oppsigelse, heving og andre grunner til opphør

- 9.1 Oppdragsgiveren kan si opp kontrakten med umiddelbar virkning dersom operatøren mister eller ikke får fornyet lisensen.
- 9.2 Dersom kompetent myndighet vedtar å stenge en landingsplass, faller kontraktsforpliktelser som forutsetter at landingsplassen er åpen bort.
- 9.3 Dersom operatøren ikke legger frem opplysningene i tråd med bestemmelsene i punkt 8, kan oppdragsgiveren holde tilbake kompensasjonen frem til opplysningene foreligger.
- 9.4 Ved vesentlig mislighold kan kontrakten heves av motparten med umiddelbar virkning.

10. Tvistemål

Uenighet om forståelsen av kontrakten skal søkes løst gjennom forhandlinger. Fører ikke forhandlingene frem, kan hver av partene legge saken frem for de ordinære domstolene til avgjørelse, med mindre partene blir enige om å avgjøre saken ved voldgift.

Oslo tingrett er verneting for alle tvistemål i forbindelse med denne kontrakten, med mindre partene blir enige om annet.

11. Signering

Sted: _____

Sted: _____

Dato: _____

Dato: _____

For oppdragsgiveren:

For operatøren:

VEDLEGG 3. TILBUDSSKJEMA

Tilbyderen skal skrive opp kompensasjonskravet som skal gjelde per flygning for hele kontraksperioden.

1. Opplysninger om tilbyderen

Tilbyders navn	
Adresse	
Telefon	
E-post	
Kontaktperson(er)	

2. Oversikt over innleverte tilbud ved spesifikasjon av kompensasjonskrav for hele kontraksperioden og per måned.

Med nattparkering på Røros

Nr.	Tilbudet gjelder for ruter som er ønsket operert med fly med minst 30 seter	<i>Behov for kompensasjon per måned</i>	<i>Behov for kompensasjon for hele avtaleperioden</i>
1	Røros–Oslo		

Uten nattparkering på Røros

Nr.	Tilbudet gjelder for ruter som er ønsket operert med fly med minst 30 seter	<i>Behov for kompensasjon per måned</i>	<i>Behov for kompensasjon for hele avtaleperioden</i>
1	Røros–Oslo		

3. Underskrift

Sted	Dato	Forpliktende underskrift

VEDLEGG 4. VEILEDENDE TRAFIKKOPPLYSNINGER

I dette kapitlet blir det gitt visse opplysninger om trafikken på ruten Røros–Oslo fra 2018 til og med februar 2022.

Opplysningene er innhentet fra Avinor AS. Passasjertallene er satt opp månedsvis. Tilbyderne blir gjort særlig oppmerksom på at trafikkopplysningene bare tjener som en veiledning, og at tilbyderne selv har det fulle ansvaret for de forutsetningene de legger til grunn om trafikken i sine tilbud, jf. prosedyreregler punkt 4.1 og 5.5.2. Tilbyderne kan dermed ikke ta forbehold knyttet til trafikkopplysningene. Tilbyderne har selv det fulle ansvaret for å sette opp et trafikkprogram som til enhver tid samsvarer med forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse.

Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at i periodene i 2020 og 2022, hvor ruten Røros–Oslo ble drevet i kombinasjon med ruten Ørland–Oslo, kan det være noe feilrapportering mellom disse rutene. Dette gjelder periodene 1. april - 14. november 2020 og 3. januar - 24. januar 2022.

Samferdselsdepartementet viser ellers til Avinor sine trafikkstatistikker som er tilgjengelige for alle lufthavnene på Avinors nettsider www.avinor.no.

Antall passasjerer:

	2018	2019	2020	2021	2022
Januar	1647	1930	1954	148	248
Februar	2619	2286	2380	166	758
Mars	2399	2432	989	270	
April	2171	2483	103	159	
Mai	1798	1839	200	208	
Jun	1845	2101	395	385	
Juli	943	1633	471	565	
August	1935	2213	515	679	
September	2031	2248	520	898	
Oktober	2349	2307	552	1013	
November	2264	2294	245	988	
Desember	2330	2274	325	675	
Sum	24331	26040	8649	6154	

VEDLEGG 5. FORSKRIFT AV 12. AUGUST 2011 NR. 833 OM LUFTRANSPORTTJENESTER I EØS

Gjengitt fra Lovdata.

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet 12. august 2011 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 9-1, § 10-42, § 10-43, § 15-4 og § 16-1, jf. delegeringsvedtak 6. april 2001 nr. 321.

Endringer: Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.
EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 64a (forordning (EF) nr 1008/2008)

1. Generelt

§ 1. Gjennomføring av forordning (EF) nr. 1008/2008

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 64a (forordning (EF) nr. 1008/2008) om felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet (heretter kalt lufttransportforordningen) gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder i riket med unntak av Svalbard.

§ 3. Ansvarlige myndigheter for de enkelte delene av forskriften

(1) Luftfartstilsynet fører tilsyn med reglene i lufttrafikkforordningens kapittel II, og de utfyllende reglene i forskriftens kapittel 3. Herunder ilegger Luftfartstilsynet sanksjoner i medhold av bestemmelsene i lufttrafikkforordningen kapittel II.

(2) Forbrukerombudet fører som luftfartsmyndighet tilsyn med reglene i lufttrafikkforordningen artikkel 23, jf. sanksjonsbestemmelsene i forskriftens § 26.

(3) Samferdselsdepartementet forvalter alle de bestemmelsene i forordningen og forskriften som ikke er ikke er omfattet av (1) og (2).

§ 4. Definisjoner

I denne forskrift menes med:

1. *Tilbyder:* Luftfartsselskap som gir tilbud
2. *Dry lease:* Innleie av luftfartøy hvor innleier/selskap overtar det tekniske og operative ansvaret i leieperioden.
3. *Kjøp etter forhandling:* Anskaffelsesprosedyre hvor oppdragsgiver har adgang til å forhandle med en eller flere tilbydere.
4. *Kommersielt ansvar:* Innleier skal bære hele det økonomiske ansvaret, det vil si at utleiers godtgjørelse skal være knyttet til en fast tidsenhet og ikke til fartøyets inntjening.
5. *Operatør:* Ethvert selskap som har gyldig lisens eller tilsvarende tillatelse.
6. *Oppdragsgiver:* Samferdselsdepartementet, underliggende organ eller den kommune eller fylkeskommune Samferdselsdepartementet har bestemt.

7. *Wet lease*: Innleie av luftfartøy med besetning, der luftfartøyet opereres av utleier på dennes tekniske og operative ansvar i leieperioden.

8. *Anbudskonkurranse*: Anskaffelsesprosedyre hvor forhandlinger ikke er tillatt.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

2. Utfyllende regler om tildeling av driftstillatelse

§ 5. Forholdet til andre regler om driftstillatelse

For selskap som ikke er underlagt reglene om lisens i lufttrafikkforordningens kapittel II gjelder forskrift 25. april 1974 nr. 4166 om ervervsmessig luftfart med fly så langt det følger av virkeområdebestemmelsene i denne forskriften.

3. Utfyllende regler om leie av luftfartøy

§ 6. Godkjennelse av dry-lease

(1) Avtale om dry-lease sendes Luftfartstilsynet for godkjennelse jf. lufttransportforordning artikkel 13 nr. 1 og 2. Avtalen må være godkjent før leieforholdet trer i kraft.

(2) Leieavtalen, samt forsikringsbevis, skal vedlegges søknaden. Avtalen skal være datert, underskrevet av begge parter og minst inneholde følgende opplysninger:

- a) Eier/utleier og innleier/operatørens navn.
- b) Luftfartøytype, serienummer og registreringsmerke.
- c) MTOW dersom luftfartøyet er innleid fra utlandet.
- d) Leieperioden (fra dato til dato).
- e) Innleiers/operatørens kommersielle ansvar/risiko for driften av luftfartøyet i innleieperioden.
- f) Innleiers/operatørens ansvar vedrørende forsikring.
- g) Gyldig avtale om framleie mellom eier og utleier dersom utleier ikke står som eier av luftfartøyet.

(3) Foruten de forhold som er omfattet av andre ledd må gjelde følgende vilkår som også må fremgå av søknaden:

- a) Operative vilkår:
 1. Operatøransvaret må entydig være tillagt innleier,
 2. Luftfartøyet skal kun opereres av innleiers egne besetninger i ansettelsesforhold,
 3. Nødvendig typeutsjekk/-rating av innleiers besetning,
 4. Nødvendig « Difference list »-trening,
 5. Type av operasjon, IFR/VFR (eventuelt begge),
 6. Eventuell validering av besetningens sertifikater,

7. Innleiers Driftshåndbok dekkende for planlagt operasjon,
8. Overførings-/treningsprogram for besetningen,
9. Tilgjengelige og kvalifiserte instruktører,
10. Innleiers organisasjon må være tilstrekkelig for å ivareta utvidelsen, og
11. Base/stasjoneringssted må være avklart.

b) Teknisk vilkår: Innleier skal være godkjent for fartøytypen.

§ 7. Godkjennelse av wet-lease

(1) Avtale om wet-lease sendes Luftfartstilsynet for godkjennelse, jf. lufttrafikkforordningen artikkel 13 nr. 1 og 2. Avtalen må være godkjent før leieforholdet trer i kraft.

(2) For at søknaden skal kunne godkjennes kreves det at:

- a) utleier har gyldig lisens og AOC,
- b) at innleier opererer luftfartøy av samme kategori,
- c) at det operative og det tekniske ansvaret påhviler utleier, og
- d) at innleier har det kommersielle ansvaret.

(3) Både operativt og teknisk ansvar påhviler utleier, mens innleier har det kommersielle ansvaret.

§ 8. Registrering

Luftfartøy innleid for mer enn 6 måneder skal være registrert i Norge. Luftfartstilsynet kan, når særlige grunner tilsier det, dispensere fra denne bestemmelsen inntil 6 måneder.

§ 9. Utleie

(1) Luftfartstilsynet skal notiseres når norskregistrert fartøy dry-leases til utenlandsk operatør, samt når leieforholdet avsluttes og fartøyet tilbakeleveres eier. Leieavtalen skal vedlegges notifikasjonen.

(2) Utleier skal be Luftfartstilsynet om å anmode utenlandsk myndighet om å overta tilsynsansvar.

4. Utfyllende regler om fastsettelse av forpliktelse til offentlig tjenesteytelse og gjennomføring av anskaffelser

§ 10. Myndighet til å fastsette forpliktelse til offentlig tjenesteytelse

Samferdselsdepartementet har alene myndighet til å fastsette forpliktelse til offentlig tjenesteytelse for ruter i, til eller fra Norge i overensstemmelse med lufttransportforordningen artikkel 16. Andre som ønsker nye eller endrede forpliktelser til offentlig tjenesteyting må rette søknad om dette til departementet.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 11. Tildeling av enerett til å fly rute etter konkurranse

Lufttransportforordningen artikkel 16 nr. 10 krever at tildeling av enerett til å betjene en flyrute skal skje etter konkurranse i tråd med reglene i samme forordning artikkel 17. Bestemmelsene i kapitlet her utfyller de kravene til valg og gjennomføring av prosedyren som følger av lufttransportforordningen. Oppdragsgiver har i tillegg adgang til å oppstille ytterligere prosedyreregler i konkurransegrunnlaget for anskaffelsen.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 12. Krav til tilbyder

Den som tildeles enerett må ha gyldig lisens utstedt av lisensutstedende myndighet i tråd med kravene i lufttransportforordningen kapittel II. Dersom lisens ikke foreligger ved tilbudsfristens utløp, har oppdragsgiver rett til å anmode tilbyderen om å ettersende denne innen en kort tilleggsfrist, i henhold til § 23.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 13. Valg av anskaffelsesprosedyre

Anskaffelsen skal skje ved at det gjennomføres en anbudskonkurranse eller ved konkurranse med forhandling. Ved begge konkurranseformene kan oppdragsgiver beslutte å gjennomføre en prekvalifisering av leverandører, hvor det bare er de leverandører som anses kvalifisert og blir invitert av oppdragsgiver, som har adgang til å gi tilbud.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 14. Kunngjøring

(1) Oppdragsgiver skal kunngjøre konkurransen i Den Europeiske Unions Tidende

(2) Kunngjøringen i Den Europeiske Unions Tidende skal utformes og i sin helhet offentliggjøres på ett av Den Europeiske Unions offisielle språk.

(3) Dersom en forutgående anbudskonkurranse er mislykket, kan det gjennomføres en konkurranse med forhandling uten forutgående kunngjøring, under forutsetning av at det ikke gjøres vesentlige endringer i konkurransegrunnlaget. En anbudskonkurranse skal anses mislykket der det ikke foreligger noen tilbud, eller der det foreligger kun ett tilbud, eller der det gjenstår ett eller ingen tilbud etter at de øvrige tilbudene avvises.

(4) Kontrahering uten forutgående kunngjøring kan også benyttes dersom det oppstår et nødstilfelle, jf. lufttransportforordningen artikkel 16 nr. 12.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 15 Krav til innholdet i kunngjøringen

Kunngjøring av konkurranse skal inneholde:

- a) oppdragsgivers navn, postadresse, telefonnummer og e-postadresse.
- b) angivelse av hvor interesserte leverandører skal henvende seg for å få tilgang til konkurransegrunnlaget med all relevant dokumentasjon, med mindre dette gjøres elektronisk tilgjengelig via selve kunngjøringen.
- c) ruteangivelse og ruteområdets eller rutens geografiske beliggenhet.
- d) frist og angivelse av tid og sted for innlevering av tilbud, herunder den adressen tilbudet skal sendes til.

e) kontraktens gyldighetsperiode og tidspunkt for oppstart.

§ 16. *Krav til innholdet i konkurransegrunnlaget*

Konkurransegrunnlaget skal minst inneholde:

- a) kravene knyttet til forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse
- b) bestemmelser vedrørende endring og opphør av kontrakten, særlig vedrørende uforutsette endringer.
- c) kontraktens gyldighetsperiode og tidspunkt for oppstart.
- d) sanksjoner ved mislighold av kontrakten.
- e) objektive og gjennomsiktede parametere som danner grunnlag for beregning av et eventuelt krav om kompensasjon for ivaretagelse av forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse.

§ 17. *Tilbudets utforming*

Tilbudet skal være skriftlig og avgis enten direkte eller per post. Tilbudet kan også avgis med elektronisk middel forutsatt at konkurransegrunnlaget åpner for det, og

- a) tilbudet inneholder alle nødvendige opplysninger,
- b) fortrolighet om tilbudet bevares frem til vurderingen skal skje,
- c) tilbudet av bevisshensyn om nødvendig snarest bekreftes skriftlig eller ved oversendelse av en bekreftet gjenpart, og
- d) tilbudet først åpnes etter utløpet av tilbudsfristen.

§ 18. *Avvisning av for sent innkomne tilbud*

(1) Tilbud som kommer inn etter tilbudsfristens utløp kan avvises.

(2) Det gjelder likevel ikke tilbud som kommer inn etter fristen, men før tilbudsåpningen, dersom det tydelig fremgår av postsendingen at tilbudet er postlagt så tidlig at det ved normal postgang burde vært kommet frem før fristen, eller vedkommende tilbyder kan godtgjøre dette ved hjelp av kvittering fra det postselskapet tilbudet har blitt levert til, før tilbudsåpning er foretatt.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 19. *Prosedyre ved tilbudsåpning*

(1) Rettidig mottatt tilbud vil bli åpnet etter tilbudsfristens utløp av to representanter for oppdragsgiver. Tilbyderne har ikke rett til å være til stede ved tilbudsåpningen.

(2) Oppdragsgiver skal føre en protokoll ved tilbudsåpningen, hvor følgende informasjon skal fremgå:

- a) Dato og klokkeslett for tilbudsåpningen
- b) Hvem som er til stede ved tilbudsåpningen
- c) Tilbyderens navn
- d) Hvilke ruteområder eller ruter tilbudet omfatter
- e) Tilbudets krav til kompensasjon

f) Eventuell avvisning av tilbydere eller tilbud.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 20. Avvisning på grunn av forhold ved tilbudet

(1) Et tilbud skal avvises når:

- a) det ikke er levert i samsvar med § 17,
- b) det inneholder vesentlige avvik fra konkurransegrunnlaget, også etter at eventuelle forhandlinger er gjennomført, eller
- c) det på grunn av forbehold, feil, uklarheter, ufullstendigheter eller liknende kan medføre tvil om hvordan tilbudet skal bedømmes i forhold til de øvrige tilbudene, også etter at eventuelle forhandlinger er gjennomført.

(2) Et tilbud kan avvises dersom:

- a) tilbudet ikke inneholder alle de opplysningene som det er stilt krav om,
- b) tilbudet inneholder avvik fra konkurransegrunnlaget, eller
- c) kravet om kompensasjon i tilbudet virker unormalt lavt i forhold til ytelsen. Før et tilbud kan avvises på dette grunnlaget, skal oppdragsgiver skriftlig forlange en redegjørelse om de enkelte delene av tilbudet og etterprøve denne på grunnlag av de opplysninger som er blitt gitt. Oppdragsgiver kan ta hensyn til opplysninger om for eksempel besparelser ved utførelsen av tjenesten, tekniske løsninger eller uvanlig fordelaktige vilkår som er tilgjengelig for leverandøren, eller nyskapning.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 21. Avvisning på grunn av forhold ved tilbyderen

(1) Oppdragsgiveren skal avvise tilbud fra tilbydere som;

- a) ikke har gyldig lisens, jf. § 12, eller
- b) ikke tilfredsstiller krav som er stilt til tilbyderne i konkurransegrunnlaget.

(2) Oppdragsgiveren kan avvise tilbydere som:

- a) er konkurs, under gjeldsforhandling eller under avvikling, eller som har innstilt sin virksomhet eller befinner seg i en tilsvarende prosess med hjemmel i nasjonale lover eller forskrifter,
- b) er begjært konkurs hvor det er begjært åpning av gjeldsforhandling eller begjært tvangsoppløsning eller liknende prosess med hjemmel i nasjonale lover eller forskrifter,
- c) ved rettskraftig dom er kjent skyldig i straffbare forhold som angår den yrkesmessige vandel,
- d) i sitt yrke har gjort seg skyldig i alvorlige forsømmelser mot faglige og etiske krav i vedkommende bransje,
- e) ikke har oppfylt sine forpliktelser vedrørende innbetaling av skatter og avgifter i samsvar med lovbestemmelser i den stat hvor han er etablert, eller

- f) har gitt grovt misvisende eller feilaktige opplysninger eller unnlatt å gi opplysninger i henhold til det som kreves etter konkurransegrunnlaget, etter paragrafen her eller etter § 12.

(3) Når oppdragsgiveren krever bevis for at tilbyderen ikke er i en situasjon som nevnt i annet ledd bokstav a), b) c), e) eller f), kan følgende dokumentasjon godtas som tilstrekkelig bevis:

- a) for så vidt gjelder forhold nevnt i bokstav a), b) eller c): utdrag fra politiregister eller konkursregister. I mangel av dette, et tilsvarende dokument som viser at kravene er tilfredsstillt, utstedt av en retts- eller forvaltningsmyndighet i anbyderens hjemstat eller nåværende oppholdsstat, eller
- b) For så vidt gjelder bokstav e) eller f): attest utstedt av vedkommende myndighet i den berørte staten.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 22. *Avvisning på grunn av forventet mislighold*

Oppdragsgiver har rett til å avvise tilbud fra tilbydere som ikke kan forventes å oppfylle kontrakten på en tilfredsstillende måte.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 23. *Ettersending av opplysninger og dokumentasjon*

Oppdragsgiver kan anmode tilbydere om å ettersende, supplere, klargjøre eller utdype mottatte opplysninger og dokumentasjon innen en kort tilleggsfrist dersom opplysningene eller dokumentasjonen inneholder eller synes å inneholde feil eller mangler, eller dersom bestemte dokumenter mangler. Dette gjelder både ved anbudskonkurranser og ved konkurranser med forhandling.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 24. *Gjennomføring av konkurranse med forhandling*

Ved konkurranser med forhandling har oppdragsgiver rett, men ikke plikt til å forhandle med tilbyderne. Dersom det gjennomføres forhandlinger, har oppdragsgiver rett til å redusere det antall tilbud som det skal forhandles om. Reduksjonen skal skje på bakgrunn av tildelingskriteriene. Oppdragsgiver skal i forhandlingene ikke uten samtykke gi øvrige tilbydere tilgang til opplysninger som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde. Oppdragsgiver skal for øvrig gjennomføre forhandlingene basert på et prinsipp om likebehandling.

Tilføyd ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 25. *Avlysning av konkurransen og totalforkastelse*

(1) Oppdragsgiver kan avlyse konkurransen, eller deler av konkurransen, med øyeblikkelig virkning dersom det foreligger saklig grunn.

(2) Oppdragsgiver kan forkaste alle tilbud dersom resultatet av konkurransen gir saklig grunn for det.

(3) Saklig grunn skal blant annet anses å foreligge i tilfeller der det foreligger ingen eller bare ett gyldig tilbud, eventuelt etter at andre tilbud er avvist, tilfeller der samtlige tilbud overstiger budsjettet for anskaffelsen og tilfeller der det er tatt konkrete forbehold vedrørende avlysning i konkurransegrunnlaget.

(4) Oppdragsgiver skal informere alle som har deltatt i konkurransen om beslutning fattet i henhold til denne paragrafen, og om det vil bli gjennomført ny konkurranse.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387 (tidligere § 24).

§ 26. Kriterier for valg av tilbud

Oppdragsgiver skal basere tildelingen av en kontrakt enten på hvilket tilbud som har det laveste kompensasjonskrav eller på hvilket tilbud som samlet sett er økonomisk mest fordelaktig. Dersom oppdragsgiver baserer tildelingen av kontrakten på det tilbudet som er det økonomisk mest fordelaktige, kan det blant annet benyttes slike kriterier som kompensasjonskrav, billettpriser, kapasitet, tjenestekvalitet, billettsystemer og miljøvennlighet. Tildelingskriteriene skal oppgis i konkurransegrunnlaget.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387 (tidligere § 25).

§ 27. Omgjøring av tildelingsbeslutningen

Tildelingsbeslutningen kan omgjøres dersom oppdragsgiver finner at den er fattet i strid med denne forskriften eller lufttransportforordningen.

Tilføyd ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

§ 28. Kontraktsinngåelse

Kontrakt anses inngått når begge parter har signert kontrakten.

Tilføyd ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

5. Sanksjoner

§ 29. Brudd på reglene om informasjon til og likebehandling av passasjerer

Person eller foretak som ikke etterlever forpliktelsene til å gi opplysninger om priser, skatter, avgifter, tillegg, gebyrer og andre vilkår som nevnt i lufttransportforordningen artikkel 23 nr. 1 kan ilegges tvangsmulkt eller overtredelsesgebyr som nevnt i luftfartsloven § 10-42 fjerde ledd og § 10-43. Det samme gjelder personer eller foretak som ikke overholder forbudet mot forskjellsbehandling i samme forordning artikkel 23 nr. 2.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387 (tidligere § 26).

6. Avsluttende bestemmelser

§ 30. Oppheving og endring av andre forskrifter

(1) Forskrift 15. april 1994 nr. 256 om gjennomføring av anbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse oppheves.

(2) I forskrift 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område gjøres følgende endringer:

§ 1 punkt 4, 6 og 8 oppheves uten at nummereringen av de øvrige punktene endres.

§ 2 skal lyde:

Samferdselsdepartementet håndhever reglene i § 1 punkt 1, 3, 5 og 7.

§ 3 oppheves.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387 (tidligere § 27).

§ 31. *Ikrafttredelse og overgangsregler*

Forskriften trer i kraft straks.

Forskriftens bestemmelser gjelder også for kontrakter som er inngått før den trådte i kraft og for tillatelser som er gitt i medhold av de forordningene som erstattes av lufttransportforordningen.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387 (tidligere § 28).

VEDLEGG 6. FORORDNING NR. 1008/2008

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 1008/2008

av 24. september 2008

om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet (omarbeiding)

(Tekst med EØS-relevans)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen og

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det skal gjøres en rekke vesentlige endringer i rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper⁽⁴⁾, (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet⁽⁵⁾ og (EØF) nr. 2409/92 av 23. juli 1992 om takster og rater i lufttrafikk⁽⁶⁾. Av klarhetshensyn bør disse forordningene omarbeides og konsolideres i én forordning.
- 2) For å sikre en mer effektiv og enhetlig anvendelse av Fellesskapets regelverk for det indre luftfartsmarkedet er det nødvendig å foreta en rekke tilpasninger av dagens rettslige rammer.
- 3) Med tanke på den mulige forbindelsen mellom et luftfartsselskaps økonomi og sikkerheten, bør det opprettes strengere tilsyn med luftfartsselskapers økonomiske stilling.

(1) EUT C 175 av 27.7.2007, s. 85.

(2) EUT C 305 av 15.12.2007, s. 11.

(3) Europaparlamentsuttalelse av 11. juli 2007 (EUT C 175 av 10.7.2008, s. 371), Rådets felles holdning av 18. april 2008 (EUT C 129 av 27.5.2008, s. 1) og Europaparlamentets holdning av 9. juli 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

(4) EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.

(5) EFT L 240 av 24.8.1992, s. 8.

(6) EFT L 240 av 24.8.1992, s. 15.

- 4) Ettersom luftfartsselskaper med faste driftssteder i flere medlemsstater blir stadig viktigere og ut fra behovet for å sikre effektivt tilsyn med disse luftfartsselskapene, bør samme medlemsstat ha ansvaret for å føre tilsyn med luftfartsselskapenes godkjenningssertifikat og lisens.
- 5) For å sikre enhetlig kontroll med at alle luftfartsselskaper i Fellesskapet overholder kravene som gjelder for lisens, bør lisensutstedende myndigheter utføre jevnlige vurderinger av luftfartsselskapenes økonomiske stilling. Luftfartsselskapene bør derfor legge fram tilstrekkelig informasjon om sin økonomiske stilling, særlig de første to årene etter opprettelsen, da disse er særlig avgjørende for at luftfartsselskapet skal overleve i markedet. For å unngå konkurransevridning som følge av ulik regelanvendelse på nasjonalt plan er det nødvendig at medlemsstatene styrker det økonomiske tilsynet med alle luftfartsselskaper i Fellesskapet.
- 6) For å redusere risikoen for passasjerene bør luftfartsselskaper i Fellesskapet som ikke overholder kravene for opprettholdelse av gyldig lisens, ikke kunne fortsette å utøve sin virksomhet. I slike tilfeller skal vedkommende lisensutstedende myndighet tilbakekalle eller midlertidig oppheve lisensen.
- 7) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 av 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører⁽⁷⁾ skal et luftfartsselskap ha forsikring som dekker erstatningsansvar ved ulykke som omfatter passasjerer, gods og tredjemann. Luftfartsselskaper bør også være forpliktet til å ha forsikring som dekker erstatningsansvar ved ulykker som omfatter post.
- 8) For å unngå overdreven bruk av avtaler om innleie av luftfartøyer registrert i tredjestater, særlig innleie av luftfartøyer med besetning, bør slike avtaler tillates bare i ekstraordinære tilfeller, som ved mangel på egnede luftfartøyer på fellesskapsmarkedet, og de bør være strengt tidsbegrenset og oppfylle sikkerhetsstandarder som tilsvarer de sikkerhetsregler som er fastsatt i Fellesskapets regelverk og i nasjonal lovgivning.
- 9) Når det gjelder ansatte i luftfartsselskaper i Fellesskapet som driver lufttrafikk fra driftssteder utenfor territoriet til den medlemsstaten der vedkommende luftfartsselskap har sitt hovedforetak, skal medlemsstaten sikre korrekt anvendelse av Fellesskapets regelverk og nasjonal lovgivning om sosiale rettigheter.
- 10) For å fullføre det indre luftfartsmarked bør begrensninger som fortsatt eksisterer medlemsstater imellom, som begrensninger på bruk av felles rutenummer på ruter til tredjestater eller på prisfastsettelsen på ruter til tredjestater med mellomlanding i en annen medlemsstat (flyginger etter sjette frihet), oppheves.
- 11) Hensynet til de mest fjerntliggende regionenes særtrekk og særskilte begrensninger, særlig deres avsides beliggenhet, øykarakter og reduserte areal, og behovet for å gi dem hensiktsmessige forbindelser med Fellesskapets sentrale regioner, kan berettiggje særlige ordninger med hensyn til reglene for gyldighetsperiode for avtaler om forpliktelser til å yte offentlige tjenester som omfatter ruter til slike regioner.
- 12) Under hvilke vilkår forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste skal pålegges, bør defineres klart og entydig, samtidig som de tilknyttede anbudsprosedyrene bør tillate at tilstrekkelig mange anbydere deltar i anbuds konkurransene. Kommisjonen bør kunne

(7) EUT L 138 av 30.4.2004, s. 1.

innhente all den informasjon den trenger for å kunne vurdere den økonomiske begrunnelsen for å innføre forpliktelse til å yte offentlige tjenester i hvert enkelt tilfelle.

- 13) Reglene for fordeling av trafikken mellom flyplasser som betjener samme by eller gruppe av byer, bør klargjøres og forenkles.
- 14) Det er hensiktsmessig å sikre at medlemsstatene har mulighet til å reagere på akutte problemer som oppstår som følge av uforutsigbare eller uunngåelige omstendigheter som av tekniske eller praktiske grunner gjør lufttrafikk svært vanskelig.
- 15) Kundene bør ha tilgang til alle takster og rater for lufttransport uavhengig av hvor i Fellesskapet de er bosatt, deres nasjonalitet og hvor i Fellesskapet reisebyråene er hjemmehørende.
- 16) Kundene bør ha mulighet til å sammenligne prisene for ulike luftfartsselskapers lufttransport på en effektiv måte. Endelig pris som kunden skal betale for lufttransport med utgangspunkt i Fellesskapet, bør derfor til enhver tid angis inklusive alle skatter, avgifter og gebyrer. Luftfartsselskaper i Fellesskapet oppfordres også til å angi endelig pris på sine flyginger fra tredjestater til Fellesskapet.
- 17) De tiltakene som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽⁸⁾.
- 18) Etersom målet med denne forordning, som er å oppnå en mer enhetlig anvendelse av Fellesskapets regelverk for det internasjonale luftfartsmarkedet, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 19) Ministererklæringen om Gibraltar lufthavn, som det ble oppnådd enighet om i Cordoba 18. september 2006 under det første ministermøtet i forumet for dialog om Gibraltar, skal erstatte den felles erklæringen om Gibraltar lufthavn avgitt i London 2. desember 1987, og full overholdelse av denne skal anses som overholdelse av erklæringen fra 1987.
- 20) Forordning (EØF) nr. 2407/92, (EØF) nr. 2408/92 og (EØF) nr. 2409/92 bør derfor oppheves —

⁽⁸⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

KAPITTEL I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål

1. Denne forordning regulerer utstedelse av lisenser til luftfartsselskaper i Fellesskapet, disse luftfartsselskaperes rett til å drive lufttrafikk innenfor Fellesskapet og prising av lufttrafikk innenfor Fellesskapet.
2. Anvendelsen av kapittel III i denne forordning på Gibraltar lufthavn berører ikke Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes rettslige stilling med hensyn til tvisten om suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med

1. «lisens» en godkjenning gitt av vedkommende lisensutstedende myndighet til et foretak, som gir foretaket tillatelse til å drive lufttrafikk som angitt i lisensen,
2. «vedkommende lisensutstedende myndighet» en myndighet i en medlemsstat som har fullmakt til å tildele, nekte, tilbakekalle eller midlertidig oppheve en lisens i henhold til kapittel II,
3. «foretak» enhver fysisk eller juridisk person, uansett om den har et økonomisk formål eller ikke, eller ethvert offentlig organ, uansett om det har selvstendig rettsevne eller ikke,
4. «lufttrafikk» en flyging eller en serie flyginger som transporterer passasjerer, frakt og/eller post mot vederlag,
5. «flyging» avgang fra en nærmere angitt lufthavn til en nærmere angitt bestemmelseslufthavn,
6. «lokal flyging» en flyging som ikke omfatter transport av passasjerer, post og/eller frakt mellom forskjellige lufthavner eller andre godkjente landingsplasser,
7. «lufthavn» ethvert område i en medlemsstat som er særlig tilpasset lufttrafikk,
8. «godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC)» et dokument utstedt til et foretak, som bekrefter at operatøren har den faglige dyktighet og den organisasjon som kreves for sikker drift av den virksomhet som er angitt i sertifikatet, som fastsatt i de relevante bestemmelser i fellesskapsregelverket eller nasjonal lovgivning, alt etter som,
9. «effektiv kontroll» et forhold som består i at rettigheter, kontrakter og andre midler, samlet eller enkeltvis og ut fra de rettslige og faktiske forhold i den aktuelle sak, gir mulighet til direkte eller indirekte å øve avgjørende innflytelse på et foretak, særlig ved
 - a) bruksrett til alle eller deler av foretakets aktiva,

- b) rettigheter eller kontrakter som medfører en avgjørende innflytelse på sammensetningen av, stemmegivningen i eller beslutningene til et foretaks organer, eller som på annen måte medfører en avgjørende innflytelse på foretakets forretningsdrift,
10. «luftfartsselskap» et foretak som har gyldig lisens eller tilsvarende,
 11. «luftfartsselskap i Fellesskapet» et luftfartsselskap som er tildelt gyldig lisens av vedkommende lisensutstedende myndighet i samsvar med kapittel II,
 12. «forretningsplan» en utførlig beskrivelse av luftfartsselskapets planlagte forretningsvirksomhet i det aktuelle tidsrom, særlig med hensyn til forventet markedsutvikling og investeringene som skal foretas, herunder de finansielle og økonomiske følger av denne virksomheten,
 13. «lufttrafikk innenfor Fellesskapet» lufttrafikk som finner sted innenfor Fellesskapet,
 14. «trafikkrettighet» retten til å drive lufttrafikk mellom to lufthavner i Fellesskapet,
 15. «setesalg» det salg av seter luftfartsselskapet, dets godkjente agent eller befrakter foretar direkte til offentligheten uten at andre tjenester, som innkvartering, er inkludert,
 16. «ruteflyging» en serie flyginger som har samtlige av følgende kjennetegn:
 - a) det på hver flyging er seter og/eller kapasitet til transport av frakt og/eller post for salg på individuell basis til offentligheten (enten direkte fra luftfartsselskapet eller fra dets godkjente agenter),
 - b) de gjennomføres for å betjene trafikk mellom de samme to eller flere lufthavner, enten
 - i henhold til en offentliggjort rutetabell, eller
 - ved flyginger som er så regelmessige eller hyppige at de åpenbart utgjør en systematisk serie flyginger,
 17. «kapasitet» det antall seter eller mengden av nyttelast som tilbys offentligheten på en ruteflyging i et bestemt tidsrom,
 18. «takster» de priser i euro eller nasjonal valuta som skal betales til luftfartsselskapene eller deres agenter eller billettselgere for lufttransport av passasjerer samt vilkårene som gjelder for prisene, herunder vederlaget og vilkårene som tilbys agenter og andre mellomledd,
 19. «fraktrater» de priser i euro eller nasjonal valuta som skal betales for transport av frakt og vilkårene som gjelder for prisene, herunder vederlaget og vilkårene som tilbys agenter og andre mellomledd,
 20. «berørt(e) medlemsstat(er)» de(n) medlemsstat(er) lufttrafikken drives i eller mellom,
 21. «involvert(e) medlemsstat(er)» de(n) berørte medlemsstat(er) og de(n) medlemsstat(er) der det/de luftfartsselskap(er) som driver lufttrafikk, har lisens,
 22. «gruppe av byer» et tettbygd område bestående av flere byer eller tettsteder som gjennom befolkningsvekst og ekspansjon har smeltet sammen til å bli ett sammenhengende bebygd område,
 23. «driftsregnskap» en utførlig oversikt over inntekter og kostnader for det aktuelle tidsrom, fordelt etter luftfartsvirksomhet og annen virksomhet og på materielle og immaterielle poster,

24. «avtale om leie av luftfartøy uten besetning» en avtale mellom foretak som fastsetter at luftfartøyet drives i henhold til leiers godkjenningssertifikat for luftfartsselskap,
25. «avtale om leie av luftfartøy med besetning» en avtale mellom luftfartsselskaper som fastsetter at luftfartøyet drives i henhold til utleiers godkjenningssertifikat for luftfartsselskap,
26. «hovedforetak» et EF-luftfartsselskaps hovedkontor eller forretningskontor i den medlemsstat der selskapets viktigste finansielle funksjoner og driftskontroll utøves, herunder sikring av kontinuerlig luftdyktighet.

KAPITTEL II

LISENS

Artikkel 3

Lisens

1. Ingen foretak opprettet i Fellesskapet skal kunne utføre lufttransport av passasjerer, post og/eller frakt mot vederlag og/eller leie med mindre det er tildelt den nødvendige lisens.
Et foretak som oppfyller kravene i dette kapittel skal ha rett til å få lisens.
2. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal ikke tildele lisenser eller opprettholde lisensers gyldighet dersom noen av kravene i dette kapittel ikke er overholdt.
3. Uten ut dette berører annen gjeldende fellesskapsrett eller nasjonal eller internasjonal lovgivning, skal følgende kategorier lufttrafikk ikke være underlagt kravet om innehav av gyldig lisens:
 - a) lufttrafikk gjennomført med ikke-motordrevet luftfartøy og/eller mikrolett motordrevet luftfartøy, og
 - b) lokale flyginger.

Artikkel 4

Vilkår for tildeling av lisens

Et foretak skal tildeles lisens av en medlemsstats vedkommende lisensutstedende myndighet forutsatt at

- a) hovedforetaket ligger i medlemsstaten,
- b) det innehar gyldig godkjenningssertifikat for luftfartsselskap utstedt av en nasjonal myndighet i samme medlemsstat hvis vedkommende lisensutstedende myndighet har ansvar for å tildele, nekte, tilbakekalle eller midlertidig oppheve lisensen gitt til et luftfartsselskap i Fellesskapet,
- c) det har ett eller flere luftfartøyer til disposisjon gjennom eierskap eller avtale om leie av luftfartøy uten besetning,

- d) hovedvirksomheten er å drive lufttrafikk alene eller i kombinasjon med en hvilken som helst annen forretningsmessig drift av luftfartøyer eller reparasjoner og vedlikehold av luftfartøyer,
- e) selskapsstrukturen tillater at vedkommende lisensutstedende myndighet gjennomfører bestemmelsene i dette kapittel,
- f) medlemsstater og/eller borgere av medlemsstater eier over 50 % av foretaket og har effektiv kontroll over det, enten direkte eller indirekte gjennom ett eller flere mellomliggende foretak, med unntak for eventuelle bestemmelser i avtaler som Fellesskapet har inngått med en tredjestat,
- g) det oppfyller de finansielle vilkårene fastsatt i artikkel 5,
- h) det overholder forsikringskravene fastsatt i artikkel 11 og i forordning (EF) nr. 785/2004, og
- i) det er i samsvar med bestemmelsene om godandel som fastsatt i artikkel 7.

Artikkel 5

Finansielle vilkår for tildeling av lisens

1. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal nøye vurdere hvorvidt et foretak som søker om lisens for første gang, kan godtgjøre
 - a) at det til enhver tid i et tidsrom på 24 måneder fra det tidspunkt driften begynner, kan oppfylle sine løpende og potensielle forpliktelser, som skal være vurdert på et realistisk grunnlag, og
 - b) at det i et tidsrom på tre måneder fra det tidspunkt driften begynner, kan dekke de faste og variable kostnadene som påløper i driften i samsvar med forretningsplanen, og som skal være vurdert på et realistisk grunnlag uten at det tas hensyn til driftsinntekter.
2. Ved anvendelsen av nr. 1 skal det for enhver søknad om lisens framlegges en forretningsplan for minst de tre første driftsårene. Forretningsplanen skal også gi utførlige opplysninger om finansielle bånd mellom søkeren og annen forretningsvirksomhet som søkeren deltar i direkte eller gjennom tilknyttede foretak. Søkeren skal også legge fram alle relevante opplysninger, særlig opplysningene nevnt i punkt 1 i vedlegg I.
3. Nr. 1 og 2 får ikke anvendelse for foretak som søker om lisens som skal dekke virksomhet med luftfartøyer med en største tillatte startmasse (MTOM) på mindre enn 10 tonn og/eller mindre enn 20 seter. Slike foretak skal godtgjøre at deres nettokapital utgjør minst 100 000 euro, eller på anmodning fra vedkommende lisensutstedende myndighet legge fram alle opplysninger som kan være relevante for vurderingen omhandlet i nr. 1, særlig opplysningene omhandlet i punkt 1 i vedlegg I.

Vedkommende lisensutstedende myndighet kan likevel anvende nr. 1 og 2 på et foretak som søker om lisens i henhold til bestemmelsene i forrige ledd og som har til hensikt å drive ruteflyginger eller hvis omsetning overstiger 3 millioner euro per år.

Artikkel 6

Godkjenningssertifikat for luftfartsselskap

1. Tildeling av en lisens og dens gyldighet skal til enhver tid være betinget av at luftfartsselskapet har et gyldig godkjenningssertifikat som angir hvilken virksomhet lisensen omfatter.
2. Enhver endring i godkjenningssertifikatet til et luftfartsselskap i Fellesskapet skal eventuelt gjenspeiles i selskapets lisens.

Artikkel 7

Bevis på god vandel

1. Dersom det for utstedelse av en lisens kreves at de personer som faktisk og på et varig grunnlag leder foretakets virksomhet, framlegger bevis for god vandel eller for at deres bo ikke er tatt under konkursbehandling, skal vedkommende lisensutstedende myndighet når det gjelder medlemsstatenes statsborgere godta som tilstrekkelig bevis, at det framlegges dokumenter utstedt av vedkommende myndigheter i hjemstaten eller den medlemsstaten der personen har sitt faste bosted, som viser at kravene er oppfylt.
2. Dersom hjemstaten eller den medlemsstaten der personen har sitt faste bosted, ikke utsteder dokumentene nevnt i nr. 1, skal de erstattes av en erklæring under ed, eller i medlemsstater der edsavleggelse ikke anvendes, av en forsikring på ære og samvittighet som skal avgis for vedkommende retts- eller forvaltningsmyndighet, eventuelt for notarius publicus eller et godkjent bransjeorgan i hjemstaten eller den medlemsstaten der personen har sin faste bosted. Myndigheten, notarius publicus eller det godkjente bransjeorganet skal utstede et bevis som bekreftelse på denne eden eller forsikringen.
3. Vedkommende lisensutstedende myndigheter kan kreve at dokumentene og bekreftelsene nevnt i nr. 1 og 2 ikke er eldre enn tre måneder ved framleggelsen.

Artikkel 8

Lisensens gyldighet

1. En lisens er gyldig så lenge et luftfartsselskap i Fellesskapet oppfyller kravene fastsatt i denne forordning.
Et luftfartsselskap i Fellesskapet skal til enhver tid på anmodning kunne godtgjøre overfor vedkommende lisensutstedende myndighet at det oppfyller kravene i dette kapittel.
2. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal føre nøye kontroll med samsvar med kravene i dette kapittel. Det skal alltid vurdere samsvar med disse kravene i følgende tilfeller:
 - a) to år etter at en ny lisens er tildelt,
 - b) når et potensielt problem mistenkes, og
 - c) på anmodning fra Kommisjonen.

Dersom vedkommende lisensutstedende myndighet mistenker at et EF-luftfartsselskaps økonomiske problemer kan påvirke driftssikkerheten, skal den umiddelbart underrette vedkommende myndighet med ansvar for luftfartsselskapets godkjenningssertifikat.

3. Lisensen skal forelegges for ny godkjenning når et luftfartsselskap i Fellesskapet
 - a) ikke har startet sin virksomhet innen seks måneder etter at lisensen er tildelt,
 - b) har innstilt sin virksomhet i mer enn seks måneder, eller
 - c) som har fått lisens på grunnlag av artikkel 5 nr. 3 første ledd, har til hensikt å utøve virksomhet med luftfartøyer som overskrider grensene fastsatt i artikkel 5 nr. 3, eller ikke lenger oppfyller de økonomiske vilkårene fastsatt i nevnte artikkel.
4. Et luftfartsselskap i Fellesskapet skal innen seks måneder etter utgangen av regnskapsåret framlegge sine reviderte regnskaper for foregående regnskapsår for vedkommende lisensutstedende myndighet, med mindre annet er fastsatt i nasjonal lovgivning. De første to årene et luftfartsselskap i Fellesskapet er i drift, skal opplysningene omhandlet i punkt 3 i vedlegg II gjøres tilgjengelig for vedkommende lisensutstedende myndighet på anmodning.

Vedkommende lisensutstedende myndighet skal til enhver tid kunne vurdere de økonomiske resultatene til et luftfartsselskap i Fellesskapet den har tildelt lisens, ved å anmode om relevante opplysninger. Som et ledd i en slik vurdering skal det berørte EF-luftfartsselskapet oppdatere dataene omhandlet i punkt 3 i vedlegg I, og legge dem fram for vedkommende lisensutstedende myndighet på anmodning.

5. Et luftfartsselskap i Fellesskapet skal underrette vedkommende lisensutstedende myndighet
 - a) på forhånd om eventuelle planer om drift av en ny rute til et kontinent eller del av verden som det ikke tidligere har betjent, og om enhver annen vesentlig endring i omfanget av sin virksomhet, herunder men ikke begrenset til endringer av typen eller antallet luftfartøyer som benyttes,
 - b) på forhånd om eventuelle fusjoner eller oppkjøp det måtte ha til hensikt å gjennomføre, og
 - c) innen 14 dager om eventuelle endringer i eierskapet til enhver aksjepost som representerer 10 % eller mer av den samlede aksjekapitalen i EF-luftfartsselskapet eller dets morforetak eller det selskap som kontrollerer luftfartsselskapet i siste instans.
6. Dersom den lisensutstedende myndighet mener at endringene meddelt i samsvar med nr. 5 er av vesentlig betydning for EF-luftfartsselskapets økonomi, skal den i tillegg til de opplysninger som selskapet er pålagt å framlegge i henhold til nr. 4, be om å få framlagt en revidert forretningsplan som omfatter de varslede endringer og som minst dekker et tidsrom på tolv måneder regnet fra det tidspunkt planen iverksettes, samt opplysningene omhandlet i punkt 2 i vedlegg II.

Vedkommende lisensutstedende myndighet skal på grunnlag av den reviderte forretningsplanen treffe en beslutning om hvorvidt EF-luftfartsselskapet i nevnte 12-månedersperiode vil kunne oppfylle sine eksisterende og potensielle forpliktelser. Denne beslutningen skal treffes senest tre måneder etter at de nødvendige opplysninger er framlagt.

7. Dersom det gjøres én eller flere endringer som berører EF-luftfartsselskapets rettslig stilling og særlig i tilfelle av fusjon eller overtakelse av EF-luftfartsselskaper som vedkommende lisensutstedende myndighet har tildelt lisens, skal den lisensutstedende myndighet avgjøre hvorvidt lisensen skal sendes inn for ny godkjenning.
8. Nr. 4, 5 og 6 får ikke anvendelse for luftfartsselskaper i Fellesskapet som utelukkende driver virksomhet med luftfartøyer med en største tillatte startmasse på 10 tonn og/eller mindre enn 20 seter. Slike luftfartsselskaper i Fellesskapet skal til enhver tid på anmodning fra vedkommende lisensutstedende myndighet kunne godtgjøre at deres netto kapital er på minst 100 000 euro, eller kunne legge fram opplysningene som er nødvendige for vurderingen omhandlet i artikkel 9 nr. 2.

Vedkommende lisensutstedende myndighet kan likevel anvende nr. 4, 5 og 6 på luftfartsselskaper i Fellesskapet den har tildelt lisens, når selskapene driver ruteflyging eller har en årsomsetning på mer enn tre millioner euro.

Artikkel 9

Midlertidig opphevelse eller tilbakekalling av lisens

1. Vedkommende lisensutstedende myndighet kan på ethvert tidspunkt foreta en vurdering av resultatutviklingen til et luftfartsselskap i Fellesskapet den har tildelt lisens. Basert på denne vurderingen kan myndigheten midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen dersom den ikke lenger er forvisset om at EF-luftfartsselskapet er i stand til å oppfylle sine løpende og potensielle forpliktelser i et tidsrom på tolv måneder. Vedkommende lisensutstedende myndighet kan likevel tildele en midlertidig lisens for et tidsrom som ikke overskrider tolv måneder mens den finansielle omstruktureringen av EF-luftfartsselskapet pågår, forutsatt at sikkerheten ikke settes i fare, at denne midlertidige lisensen gjenspeiler eventuelle endringer i godkjenningssertifikatet og at det er realistiske utsikter til at det kan foretas en tilfredsstillende finansiell omstrukturering i løpet av nevnte tidsrom.
2. Når det foreligger klare indikasjoner på finansielle problemer eller når det er innledet insolvensforhandlinger eller tilsvarende forhandlinger mot et EF-luftfartsselskap med lisens, skal vedkommende lisensutstedende myndighet omgående foreta en grundig vurdering av selskapets finansielle stilling og på grunnlag av resultatene av vurderingen innen tre måneder foreta en gjennomgang av lisensens status i samsvar med denne artikkel. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal underrette Kommisjonen om sin beslutning vedrørende lisensens status.
3. Når de reviderte regnskapene omhandlet i artikkel 8 nr. 4 ikke er framlagt innen tidsfristen fastsatt i nevnte artikkel, skal vedkommende lisensutstedende myndighet uten unødig opphold anmode om at EF-luftfartsselskapet legger fram de reviderte regnskapene. Dersom de reviderte regnskapene ikke legges fram innen en måned, kan lisensen tilbakekalles eller midlertidig oppheves.
4. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal tilbakekalle eller midlertidig oppheve lisensen dersom EF-luftfartsselskapet forsettelig eller uaktsomt gir vedkommende lisensutstedende myndighet feilaktige opplysninger om et viktig punkt.

5. I tilfelle godkjenningssertifikatet til et luftfartsselskap i Fellesskapet tilbakekalles eller midlertidig oppheves, skal vedkommende lisensutstedende myndighet umiddelbart tilbakekalle eller midlertidig oppheve luftfartsselskapets lisens.
6. Vedkommende lisensutstedende myndighet kan midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen til et luftfartsselskap i Fellesskapet dersom dette selskapet ikke lenger oppfyller kravene til godandel fastsatt i artikkel 7.

Artikkel 10

Vedtak om lisenser

1. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal avgjøre en søknad på grunnlag av alle foreliggende opplysninger snarest mulig og senest tre måneder etter den dato da alle nødvendige opplysninger er fremlagt. Søkeren skal underrettes om vedtaket. Et avslag skal være grunnlagt.
2. Framgangsmåter for å tildele, midlertidig oppheve og tilbakekalle lisenser skal offentliggjøres av vedkommende lisensutstedende myndighet, som skal underrette Kommisjonen om dette.
3. Vedkommende lisensutstedende myndighets vedtak om å tildele, midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisenser skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 11

Forsikringskrav

Uten at dette berører forordning (EF) nr. 785/2004, skal et luftfartøy ha forsikring som dekker erstatningsansvar ved ulykke som omfatter post.

Artikkel 12

Registrering

1. Med forbehold for artikkel 13 nr. 3 kan den medlemsstat hvis vedkommende myndighet har utstedt lisensen, velge om luftfartøyer som brukes av et luftfartsselskap i Fellesskapet, skal registreres i medlemsstatens nasjonale register eller innenfor Fellesskapet.
2. I samsvar med nr. 1 skal vedkommende myndighet i henhold til gjeldende lover og forskrifter uten opphold og uten å ilegge diskriminerende avgifter, innta i sitt nasjonale register luftfartøyer som eies av statsborgere av andre medlemsstater og overføringer fra andre medlemsstaters luftfartøyregistre. Ingen avgift utover vanlig registreringsavgift skal betales for overføring av luftfartøyer.

Artikkel 13

Leie

1. Uten at dette berører artikkel 4 bokstav c), skal et luftfartsselskap i Fellesskapet kunne ha til rådighet ett eller flere luftfartøyer gjennom avtaler om leie av luftfartøyer med eller uten besetning. Luftfartsselskaper i Fellesskapet skal fritt kunne drive luftfartøyer innleid med besetning innenfor Fellesskapet, forutsatt at sikkerheten ikke settes i fare. Kommisjonen skal sikre at gjennomføringen av en slik bestemmelse er rimelig og forholdsmessig og basert på sikkerhetshensyn.

2. En avtale om leie av luftfartøy uten besetning inngått av et luftfartsselskap i Fellesskapet, eller en avtale om leie av luftfartøy med besetning der et luftfartsselskap i Fellesskapet er innleier av luftfartøyet med besetning, skal forhåndsgodkjennes i samsvar med gjeldende fellesskapsrett eller nasjonal lovgivning om flysikkerhet.
3. Et luftfartsselskap i Fellesskapet som leier et luftfartøy med besetning registrert i en tredjestat fra et annet foretak, skal innhente forhåndsgodkjenning av driften fra vedkommende lisensutstedende myndighet. Vedkommende myndighet kan gi slik godkjenning dersom
 - a) EF-luftfartsselskapet på en tilfredsstillende måte kan godtgjøre overfor vedkommende myndighet at det oppfyller alle sikkerhetskrav tilsvarende dem som er pålagt gjennom fellesskapsretten eller nasjonal lovgivning, og
 - b) ett av følgende vilkår er oppfylt:
 - i) EF-luftfartsselskapet begrunner slik leieavtale med ekstraordinære behov, i hvilket tilfelle det kan gis godkjenning for et tidsrom på inntil sju måneder som kan fornyes én gang for ytterligere sju måneder,
 - ii) EF-luftfartsselskapet godtgjør at leieavtalen er nødvendig for å dekke sesongavhengige kapasitetsbehov, som ikke på en fornuftig måte kan dekkes gjennom å leie inn luftfartøyer registrert i Fellesskapet, i hvilket tilfelle godkjenningen fornyes, eller
 - iii) EF-luftfartsselskapet godtgjør at leieavtalen er nødvendig for å løse driftsmessige vansker og det ikke er mulig eller fornuftig å leie luftfartøyer registrert i Fellesskapet, i hvilket tilfelle godkjenningen skal begrenses til det tidsrom som er absolutt nødvendig for å løse vanskene.
4. Vedkommende myndighet kan sette vilkår for godkjenningen. Slike vilkår skal utgjøre en del av avtalen om leie av luftfartøy med besetning.

Vedkommende myndighet kan nekte å gi godkjenning dersom avtalen om leie av luftfartøy med besetning ikke bygger på gjensidighet mellom den berørte medlemsstat eller Fellesskapet og den tredjestat der luftfartøyet som inngår i avtalen om leie av luftfartøy med besetning, er registrert.

Dersom vedkommende myndighet godkjenner leie av luftfartøy med besetning registrert i en tredjestat, skal den underrette den berørte medlemsstat om dette.

Artikkel 14

Rett til å bli hørt

Når vedkommende myndighet vedtar å midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen til et luftfartsselskap i Fellesskapet, skal den sikre at det berørte luftfartsselskapet gis mulighet til å uttale seg, samtidig som det tas hensyn til at det i enkelte tilfeller er behov for å iverksette framgangsmåten for behandling av hastesaker.

KAPITTEL III

ADGANG TIL RUTER

Artikkel 15

Flyging innenfor Fellesskapet

1. Luftfartsselskaper i Fellesskapet skal ha rett til å drive lufttrafikk innenfor Fellesskapet.
2. Medlemsstatene skal ikke kreve noen tillatelse eller godkjenning for at luftfartsselskaper i Fellesskapet skal kunne drive lufttrafikk innenfor Fellesskapet. Medlemsstatene skal ikke kreve at luftfartsselskaper i Fellesskapet legger fram dokumenter eller opplysninger de allerede har lagt fram for vedkommende lisensutstedende myndighet, forutsatt at de relevante opplysningene kan innhentes fra vedkommende lisensutstedende myndighet i god tid.
3. Dersom Kommisjonen på grunnlag av de opplysninger som innhentes i samsvar med artikkel 26 nr. 2, finner at en lisens tildelt et luftfartsselskap i Fellesskapet ikke er i samsvar med kravene i denne forordning, skal den oversende sine funn til vedkommende lisensutstedende myndighet, som skal sende sine kommentarer til Kommisjonen innen 15 virkedager.

Dersom Kommisjonen, etter å ha undersøkt kommentarene fra vedkommende lisensutstedende myndighet, fastholder at lisensen ikke oppfyller kravene i denne forordning, eller dersom ingen kommentarer er mottatt fra vedkommende lisensutstedende myndighet, skal den etter framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2 gjøre vedtak om å be vedkommende lisensutstedende myndighet treffe de nødvendige korrigerende tiltak eller midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen.

Vedtaket skal sette en frist for når de korrigerende tiltakene skal være gjennomført av vedkommende lisensutstedende myndighet. Dersom korrigerende tiltak ikke er gjennomført innen fristen, skal EF-luftfartsselskapet ikke ha rett til å utøve sine rettigheter i henhold til nr. 1.

EF-luftfartsselskapet kan gjenoppta utøvelsen av sine rettigheter i henhold til nr. 1 etter at vedkommende lisensutstedende myndighet har underrettet Kommisjonen om at de korrigerende tiltakene er gjennomført og vedkommende lisensutstedende myndighet har kontrollert gjennomføringen.

4. I driften av lufttrafikk innenfor Fellesskapet skal EF-luftfartsselskapet ha tillatelse til å kombinere flyginger og inngå avtaler om felles rutenummer uten at dette berører Fellesskapets konkurranseregler for foretak.
Eventuelle begrensninger på EF-luftfartsselskapers adgang til å drive lufttrafikk innenfor Fellesskapet som måtte oppstå som følge av bilaterale avtaler mellom medlemsstater, oppheves herved.
5. Uten hensyn til bestemmelsene i bilaterale avtaler mellom medlemsstater og i samsvar med Fellesskapets konkurranseregler for foretak, skal de berørte medlemsstater tillate at luftfartsselskaper i Fellesskapet kombinerer flyginger og inngår avtaler om felles rutenummer med ethvert luftfartsselskap for flyginger til, fra eller via enhver lufthavn på deres territorium fra eller til ethvert sted i tredjestater.

En medlemsstat kan innenfor rammen av den bilaterale avtalen om flyging med den berørte tredjestat, legge begrensninger på avtaler om felles rutenummer mellom

luftfartsselskaper i Fellesskapet og luftfartsselskaper fra tredjestater, særlig dersom den berørte tredjestat ikke gir luftfartsselskaper i Fellesskapet som driver flyging fra den berørte medlemsstat, tilsvarende kommersielle muligheter. Medlemsstatene skal i så fall sikre at begrensningene som legges på slike avtaler, ikke begrenser konkurransen eller innebærer forskjellbehandling av luftfartsselskaper i Fellesskapet, og at de ikke er strengere enn nødvendig.

Artikkel 16

Generelle prinsipper for forpliktelse til å yte offentlige tjenester

1. En medlemsstat kan etter samråd med de øvrige berørte medlemsstater og etter å ha underrettet Kommisjonen, de berørte lufthavner og luftfartsselskapene som driver ruten, pålegge en forpliktelse til å yte offentlige tjenester når det gjelder rutflyginger mellom en lufthavn i Fellesskapet og en lufthavn som betjener en randzone eller en utviklingsregion på dens territorium, eller på en svakt trafikkert rute til en regional lufthavn på dens territorium, dersom ruten anses som vital for den økonomiske utviklingen i regionen som lufthavnen betjener. Forpliktelsen skal bare gjelde i den utstrekning det er nødvendig for å sikre at det på ruten gis et minstepåbud av rutflyginger som tilfredsstillende fastsatte krav til kontinuitet, regelmessighet, prisfastsettelse og minstekapasitet, som selskapene ikke ville påtatt seg om de bare skulle tatt hensyn til egne kommersielle interesser.

Kravene som pålegges ruten i henhold til forpliktelsen om å yte offentlige tjenester, skal fastsettes på en måte som tillater åpenhet og ikke innebærer forskjellbehandling.

2. I tilfeller der andre transportmåter ikke kan sikre en uavbrutt forbindelse med minst to daglige avganger, kan de berørte medlemsstater fastsette at forpliktelsen til å yte offentlige tjenester skal omfatte et krav om at ethvert luftfartsselskap i Fellesskapet som akter å drive ruten, garanterer at de vil drive ruten i et visst tidsrom, som skal angis nærmere, i samsvar med de øvrige vilkårene i forpliktelsen til å yte offentlige tjenester.
3. Ved vurderingen av om en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste er nødvendig og hensiktsmessig, skal medlemsstaten ta hensyn til
 - a) forholdsmessigheten mellom forpliktelsen og den berørte regionens behov med hensyn til økonomiske utvikling,
 - b) muligheten for å benytte andre transportmåter og deres mulighet til å tilfredsstillende de aktuelle transportbehov, særlig i de tilfeller det eksisterer jernbanetransport som betjener den planlagte ruten med en reisetid på mindre enn tre timer og med tilstrekkelig hyppighet, korrespondansemuligheter og egnede rutetider,
 - c) takster og vilkår som kan tilbys brukerne,
 - d) den samlede virkning av alle luftfartsselskapers drift eller planlagte drift av denne ruten.
4. Dersom en medlemsstat ønsker å pålegge en forpliktelse til å yte offentlige tjenester, skal den oversende teksten i det planlagte pålegget om forpliktelse til å yte offentlige tjenester til Kommisjonen, de øvrige berørte medlemsstater, de berørte lufthavner og de luftfartsselskaper som driver den aktuelle ruten.

Kommisjonen skal offentliggjøre en kunngjøring i *Den europeiske unions tidende* som

- a) navngir de to lufthavnene den berørte ruten skal flys mellom og eventuell(e) mellomlandingssted(er),
 - b) angir dato for ikrafttredelse av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste og
 - c) oppgir fullstendig adresse for hvor de berørte medlemsstatene uten opphold og kostnadsfritt skal tilgjengeliggjøre teksten til og alle relevante opplysninger om og/eller dokumentasjon knyttet til forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste.
5. Uten at dette berører bestemmelsene i nr. 4 hva angår ruter der antallet passasjerer som forventes å benytte seg av ruten er under 10 000 per år, skal kunngjøringen om forpliktelse til å yte offentlige tjenester offentliggjøres enten i *Den europeiske unions tidende* eller i den berørte medlemsstats nasjonale offisielle kunngjøringsblad.
6. Ikrafttredelsesdatoen for forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste skal ikke settes til før offentliggjøringen av kunngjøringen omhandlet i nr. 4 annet ledd.
7. Når en forpliktelse til å yte offentlige tjenester er blitt pålagt i samsvar med nr. 1 og 2, skal EF-luftfartsselskapet ha anledning til å tilby setesalg, forutsatt at den aktuelle flygingen oppfyller alle kravene knyttet til forpliktelsen til å yte offentlig tjenester. Denne flygingen skal følgelig anses som en ruteflyging.
8. Når forpliktelse til å yte offentlige tjenester er pålagt i henhold til nr. 1 og 2, skal ethvert annet EF-luftfartsselskap til enhver tid ha anledning til å iverksette ruteflyginger som oppfyller alle kravene i forpliktelsen til å yte offentlige tjenester, herunder den driftsperioden som kreves i henhold til nr. 2.
9. Uten at dette berører nr. 8 kan den berørte medlemsstat, dersom det på en rute ikke er noe luftfartsselskap som har begynt eller som er i ferd med å begynne vedvarende ruteflyging i samsvar med forpliktelsen til å yte offentlige tjenester som gjelder for denne ruten, begrense adgangen til denne ruten til ett luftfartsselskap for et tidsrom på inntil fire år. Etter utløpet av tidsrommet på fire år skal situasjonen vurderes på nytt.
- Dette tidsrommet kan være inntil fem år dersom forpliktelsen til å yte offentlige tjenester er pålagt en rute til en lufthavn som betjener en mest fjerntliggende region omhandlet i traktatens artikkel 229 nr. 2.
10. Retten til å drive tjenestene omhandlet i nr. 9 skal tildeles etter anbudsinnbydelse i samsvar med artikkel 17, enten for en enkelt rute eller, i de tilfeller driftseffektiviteten berettiger dette, for flere ruter samlet, til ethvert EF-luftfartsselskap som har rett til å drive slik flyging. En medlemsstat kan, av hensyn til den administrative effektiviteten, utlyse en enkelt anbudskonkurranse som dekker ulike ruter.
11. Forpliktelsen til å yte offentlige tjenester skal anses for å ha bortfalt dersom ingen ruteflyginger er foretatt i et tidsrom på tolv måneder på den ruten forpliktelsen gjelder for.
12. I tilfelle plutselig avbrudd i driften av ruten tildelt et luftfartsselskap i Fellesskapet i henhold til artikkel 17, kan den berørte medlemsstat i et hastetilfelle etter gjensidig avtale velge et annet EF-luftfartsselskap til å påta seg forpliktelsen til å yte offentlige tjenester i et tidsrom på inntil sju måneder, som ikke kan forlenges, på følgende vilkår:
- a) enhver betaling av godtgjørelse fra medlemsstaten skal foretas i samsvar med artikkel 17 nr. 8,
 - b) det skal velges mellom luftfartsselskaper i Fellesskapet i samsvar med prinsippene om åpenhet og likebehandling,
 - c) det skal utlyses en ny anbudsinnbydelse.

Kommisjonen og de(n) berørte medlemsstat(ene) skal straks underrettes om denne framgangsmåten og begrunnelsen for den. På anmodning fra en medlemsstat eller av eget tiltak kan Kommisjonen i samsvar med framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2 midlertidig innstille framgangsmåten dersom den etter Kommisjonens vurdering ikke oppfyller kravene i dette nr. eller på annen måte er i strid med fellesskapsretten.

Artikkel 17

Framgangsmåte for offentlig anbudskonkurranse om forpliktelse til å yte offentlige tjenester

1. Den offentlige anbudskonkurransen som kreves i artikkel 16 nr. 10 skal gjennomføres i samsvar med framgangsmåten fastsatt i nr. 2–10 i denne artikkel.
2. Den berørte medlemsstat skal oversende den fullstendige teksten i anbodsinnbydelsen til Kommisjonen med unntak for de tilfeller der medlemsstaten i samsvar med artikkel 16 nr. 5 har offentliggjort forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste i en kunngjøring i det nasjonale offisielle kunngjøringsbladet. I så tilfelle skal anbudskonkurransen også offentliggjøres i det nasjonale offentlige kunngjøringsbladet.
3. Anbodsinnbydelsen og den påfølgende avtalen skal blant annet dekke følgende:
 - a) krav i tilknytning til forpliktelsen til å yte offentlige tjenester,
 - b) regler for endring og heving av avtalen, særlig for å ta hensyn til uforutsette endringer,
 - c) avtalens gyldighetsperiode,
 - d) sanksjoner ved manglende oppfyllelse av avtalen,
 - e) objektive og klare parametere som skal danne grunnlaget for beregning av eventuelle godtgjørelser for gjennomføringen av forpliktelsen til å yte offentlige tjenester.
4. Kommisjonen skal kunngjøre anbodsinnbydelsen i *Den europeiske unions tidende*. Fristen for innlevering av tilbud skal tidligst være to måneder etter at kunngjøringen er offentliggjort. Dersom anbudskonkurransen gjelder en rute som allerede er forbeholdt ett luftfartsselskap i samsvar med artikkel 16 nr. 9, skal anbodsinnbydelsen offentliggjøres senest seks måneder før ny konsesjon starter, for å vurdere om det fortsatt er nødvendig å begrense adgangen til ruten.
5. Kunngjøringen skal inneholde følgende opplysninger:
 - a) de(n) berørte medlemsstat(er),
 - b) den berørte flyruten,
 - c) avtalens gyldighetsperiode,
 - d) fullstendige opplysninger om hvor den berørte medlemsstaten har tilgjengeliggjort anbodsinnbydelsesteksten og eventuelle relevante opplysninger og/eller dokumentasjon vedrørende den offentlige anbudskonkurransen og forpliktelsen til å yte offentlige tjenester,
 - e) frist for innlevering av tilbud.
6. De(n) berørte medlemstat(er) skal på anmodning uten opphold og kostnadsfritt oversende alle relevante opplysninger og dokumenter til en part som er interessert i å delta i anbudskonkurransen.

7. Utvelgelsen blant de innsendte tilbudene skal gjøres så snart som mulig, idet det tas hensyn til om tjenesten er tilfredsstillende, herunder de priser og vilkår som tilbys brukerne og kostnaden ved godtgjørelsen som eventuelt kreves av de(n) berørte medlemsstat(er).
8. Den berørte medlemsstat kan godtgjøre et luftfartsselskap som er valgt i samsvar med nr. 7, for overholdelse av kravene som gjelder for forpliktelsen til å yte offentlige tjenester pålagt i henhold til artikkel 16. Slik godtgjørelse kan ikke overstige det beløp som kreves for å dekke de nettokostnader som påløper ved gjennomføringen av hvert enkelt krav knyttet til forpliktelsen til å yte offentlige tjenester, samtidig som det skal tas hensyn til luftfartsselskapets inntekter i den forbindelse og en rimelig fortjeneste.
9. Medlemsstaten skal skriftlig og uten opphold underrette Kommisjonen om resultatet av den offentlige anbuds konkurransen og utvelgelsen, og underretningen skal inneholde følgende opplysninger:
 - a) antallet anbydere og deres navn og selskapsinformasjon,
 - b) driftsrelaterte elementer i tilbudene,
 - c) den godtgjørelse som kreves i tilbudene,
 - d) navnet på den antatte anbyderen.
10. Kommisjonen kan på anmodning fra en medlemsstat eller av eget tiltak anmode medlemsstater om, innen én måned å oversende alle relevante dokumenter i forbindelse med utvelgelsen av et luftfartsselskap for gjennomføring av forpliktelsen til å yte offentlige tjenester. Dersom de dokumenter det anmodes om ikke oversendes innen fristen, kan Kommisjonen beslutte å midlertidig innstille anbuds konkurransen i samsvar med framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2.

Artikkel 18

Undersøkelse av forpliktelsen til å yte offentlige tjenester

1. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at beslutninger som er tatt i henhold til artikkel 16 og 17, effektivt og særlig så snart som mulig kan vurderes på nytt dersom beslutningene er i strid med Fellesskapets regelverk eller med nasjonale regler for gjennomføring av fellesskapsregelverket.

Kommisjonen kan på anmodning fra en medlemsstat eller av eget tiltak anmode medlemsstatene om, innen to måneder, å oversende

 - a) et dokument som begrunner behovet for forpliktelsen til å yte offentlige tjenester og erklærer at forpliktelsen oppfyller kravene fastsatt i artikkel 16,
 - b) en analyse av regionens økonomi,
 - c) en analyse av forholdsmessigheten mellom de planlagte forpliktelsene og målene for den økonomiske utviklingen,
 - d) en analyse av eventuell eksisterende lufttransport og andre transportmåter som er tilgjengelig og som kan anses å være et alternativ for den planlagte forpliktelsen.
2. Dersom en medlemsstat anser at utviklingen av en rute blir begrenset i urimelig grad av bestemmelsene i artikkel 16 og 17, skal Kommisjonen på anmodning fra medlemsstaten eller av eget tiltak foreta en undersøkelse og innen to måneder etter å ha mottatt anmodningen og etter framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2, treffe

en beslutning på grunnlag av alle relevante faktorer om hvorvidt artikkel 16 og 17 fortsatt skal komme til anvendelse på den berørte rute.

Artikkel 19

Fordeling av trafikk mellom lufthavner og utøvelse av trafikkrettigheter

1. Utøvelsen av trafikkrettigheter skal være underlagt offentliggjorte fellesskapsbestemmelser og nasjonale, regionale og lokale forskrifter om sikkerhet, miljøvern og fordeling av tidsluker.
2. Etter samråd med berørte parter, herunder de berørte luftfartsselskaper og lufthavner, kan en medlemsstat, forutsatt at det ikke forekommer forskjellsbehandling av bestemmelsessteder innenfor Fellesskapet eller på grunnlag av luftfartsselskapets nasjonalitet eller identitet, regulere fordelingen av trafikken mellom lufthavner som oppfyller nedenstående vilkår
 - a) lufthavnene betjener samme by eller gruppe av byer,
 - b) lufthavnene betjenes av tilfredsstillende transportinfrastruktur som i den grad det er mulig, tilbyr en direkte forbindelse som gjør det mulig å nå lufthavnen på 90 minutter også der det er nødvendig å krysse landegrensene,
 - c) lufthavnene er forbundet med hverandre og den byen eller gruppen av byer de betjener, via hyppige, pålitelige og effektive offentlige transporttjenester, og
 - d) lufthavnene tilbyr luftfartsselskapene de nødvendige tjenester og ikke unødig skader deres mulighet til å drive næringsvirksomhet.

Alle beslutninger om å regulere fordelingen av lufttrafikken mellom de berørte lufthavner skal overholde prinsippene om forholdsmessighet og åpenhet, og skal være basert på objektive kriterier.

3. Dersom en medlemsstat har til hensikt å regulere lufttrafikken eller endre en eksisterende regel for fordeling av lufttrafikk, skal den berørte medlemsstat underrette Kommisjonen.

Kommisjonen skal undersøke anvendelsen av denne artikkels nr. 1 og 2 og innen seks måneder etter mottak av slik underretning fra medlemsstaten og i samsvar med framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2, treffe beslutning om medlemsstaten kan iverksette tiltakene.

Kommisjonen skal offentliggjøre sin beslutning i *Den europeiske unions tidende*, og tiltakene skal ikke iverksettes før Kommisjonens godkjenning er offentliggjort.

4. Når det gjelder regler for fordeling av lufttrafikk som eksisterer før denne forordning trer i kraft, skal Kommisjonen på anmodning fra en medlemsstat, og kan av eget tiltak, undersøke anvendelsen av nr. 1 og 2 og i samsvar med framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2, treffe beslutning om medlemsstaten skal kunne fortsette med tiltaket.
5. Kommisjonen skal offentliggjøre sine beslutninger i henhold til denne artikkel, i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 20

Miljøtiltak

1. Når det forekommer alvorlige miljøproblemer, kan den ansvarlige medlemsstat begrense eller nekte utøvelsen av trafikkrettigheter, særlig dersom andre

transportmåter kan gi et tilfredsstillende tilbud. Tiltaket skal ikke medføre forskjellsbehandling, ikke føre til konkurransevridning mellom luftfartsselskapene, ikke være mer restriktive enn det som er nødvendig for å løse problemene, og ha en begrenset gyldighetsperiode, som ikke må overstige tre år, og ved utløpet av gyldighetsperioden skal tiltaket vurderes på nytt.

2. Dersom en medlemsstat anser at det er nødvendig å treffe tiltak i henhold til nr. 1, skal den minst tre måneder før tiltaket iverksettes, underrette de øvrige medlemsstatene og Kommisjonen, samt gi en rimelig begrunnelse for tiltakene. Tiltaket kan gjennomføres med mindre en berørt medlemsstat innen en måned fra underretningen er mottatt, reiser innsigelser eller Kommisjonen i samsvar med nr. 3, treffer beslutning om at det skal undersøkes ytterligere.
3. På anmodning fra en annen medlemsstat eller av eget tiltak kan Kommisjonen i samsvar med framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2 midlertidig innstille tiltakene dersom de ikke oppfyller kravene i nr. 1 eller på annen måte er i strid med fellesskapsretten.

Artikkel 21

Nødtiltak

1. En medlemsstat kan nekte, begrense eller fastsette vilkår for utøvelsen av trafikkrettigheter for å løse kortvarige akutte problemer som følge av uforutsette og uunngåelige omstendigheter. Et slikt tiltak skal overholde prinsippene om forholdsmessighet og åpenhet, og skal være basert på objektive og ikke-diskriminerende kriterier.

Kommisjonen og de andre medlemsstatene skal straks underrettes om slikt tiltak, og de skal være behørig begrunnet. Dersom problemene som nødvendiggjør slike tiltak, vedvarer i mer enn 14 dager, skal medlemsstaten underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om dette, og med samtykke fra Kommisjonen kan medlemsstaten forlenge tiltakets varighet ytterligere i inntil 14 dager.
2. På anmodning fra de(n) involverte medlemsstat(er) eller av eget tiltak kan Kommisjonen midlertidig innstille dette tiltaket dersom det ikke oppfyller kravene i nr. 1 eller på annen måte er i strid med fellesskapsretten.

KAPITTEL IV

BESTEMMELSER OM PRISFASTSETTELSE

Artikkel 22

Fri prisfastsettelse

1. Uten at dette berører artikkel 16 nr. 1, skal luftfartsselskaper i Fellesskapet og, i henhold til gjensidighetsprinsippet, luftfartsselskaper fra tredjestater, fritt kunne fastsette takster og rater for lufttransport innenfor Fellesskapet.
2. Uten hensyn til bestemmelsene i bilaterale avtaler medlemsstater imellom, kan medlemsstatene ikke forskjellsbehandle luftfartsselskaper på grunnlag av nasjonalitet eller identitet når luftfartsselskaper i Fellesskapet tillates å fastsette takster og rater for

lufttransport mellom deres territorium og en tredjestat. Eventuelle gjenstående begrensninger på prisfastsettelse, herunder når det gjelder ruter til tredjestater, som følger av bilaterale avtaler medlemsstater imellom, oppheves herved.

Artikkel 23

Informasjon og likebehandling

1. Takster og rater for lufttransport som er tilgjengelig for offentligheten skal, når de tilbys eller offentliggjøres i noen form, herunder på Internett, innbefatte de vilkår som gjelder for flyginger fra en lufthavn på territoriet til en medlemsstat som omfattes av traktaten. Endelig pris som forbrukeren skal betale, skal alltid være oppgitt og skal innbefatte gjeldende takst eller rate for lufttransport samt alle gjeldende skatter, avgifter, tilleggsavgifter og gebyrer som er uunngåelige og som kan forutses på tidspunktet for offentliggjøringen. I tillegg til at endelig pris skal oppgis, skal minst følgende være angitt:
 - a) flytakst eller fraktrate,
 - b) skatter og avgifter,
 - c) lufthavnavgifter, og
 - d) andre avgifter, tilleggsavgifter eller gebyrer, som de som gjelder sikkerhet eller drivstoff,dersom avgiftene i b), c) eller d) er lagt til flytaksten eller fraktraten. Valgfrie pristillegg skal formidles på en klar, åpen og entydig måte i begynnelsen av enhver bestillingsprosess, og kunden skal aktivt velge dem.
2. Uten at dette berører artikkel 16 nr. 1, skal det gis tilgang til takster og rater for lufttransport fra en lufthavn på territoriet til en medlemsstat som omfattes av traktaten, og som er tilgjengelig for offentligheten, uten forskjellsbehandling på grunnlag av kundens nasjonalitet eller bosted eller det sted luftfartsselskapets representant eller andre billettselgere er etablert i Fellesskapet.

Artikkel 24

Sanksjoner

Medlemsstatene skal sikre samsvar med reglene fastsatt i dette kapittel og fastsette sanksjoner for overtredelse av dem. Sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

KAPITTEL V

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 25

Komité

1. Kommisjonen skal bistås av en komité.
2. Når det vises til dette nummer, f r artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Artikkel 26

Samarbeid og rett til å innhente opplysninger

1. Medlemsstatene og Kommisjonen skal samarbeide om gjennomføringen og overvåkingen av gjennomføringen av denne forordning.
2. For å løse de oppgaver den er tillagt etter denne forordning, kan Kommisjonen innhente alle nødvendige opplysninger fra medlemsstatene, som også skal legge til rette for at luftfartsselskaper som medlemsstaten har tildelt lisens, legger fram opplysninger.
3. Medlemsstatene skal i henhold til nasjonal lovgivning treffe de nødvendige tiltak for å sikre en hensiktsmessig grad av fortrolighet for de opplysninger de mottar i samsvar med denne forordning.

Artikkel 27

Oppheving

Forordning (EØF) nr. 2407/92, (EØF) nr. 2408/92 og (EØF) nr. 2409/92 oppheves.

Henvvisninger til de opphevede forordningene skal forstås som henvvisninger til denne forordning og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg II.

Artikkel 28

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 24. september 2008.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

J.-P. JOUYET

Formann

Vedleggene til forordning 1008/2008 finnes i den offisielle utgaven