



Samferdselsdepartementet

Innbyding

Innbyding til konkurranse

Drift av regionale ruteflygingar i Noreg
1. april 2024 – 31. oktober 2027/2028



PROSEDYREREGLAR FOR FLYRUTEKJØP.....	2
1. OPPDRAGET.....	2
2. ALLMENNE REGLAR FOR GJENNOMFØRING AV KONKURRANSEN.....	5
3. KRAV TIL TILBYDARANE OG DOKUMENTASJON.....	8
4. FORHOLD TILBYDARANE PLIKTAR Å GJERE SEG KJENDE MED.....	9
5. NULL- OG LÅGUTSLEPPSFLY.....	13
6. KRAV TIL TILBODET.....	14
7. TILBODSHANDSAMING I SAMFERDSELSDEPARTEMENTET.....	22
8. AVGJERD AV KONKURRANSEN.....	23
VEDLEGG 1. FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING (FOT).....	24
1. INNLEIING.....	24
2. RUTEOMRÅDA OG FORPLIKTINGAR PER RUTE.....	26
3. BILLETTPRIS.....	66
4. REGLAR OM SOSIALE RABATTAR.....	68
5. RUTEDRIFT.....	69
VEDLEGG 2. KONTRAKT OM RUTEFLYGING.....	71
1. DOKUMENT SOM INNGÅR I KONTRAKTEN.....	71
2. KONTRAKTEN GJELD FØLGJANDE RUTE(R):.....	71
3. KONTRAKTSPERIODE.....	71
4. EINERETT.....	71
5. KRAV TIL DRIFTA.....	71
6. BILLETTPRISAR, RABATTAR, SALSKANALAR OG VILKÅR.....	74
7. BETALING AV KOMPENSASJON, RISIKODELING OG ANNA.....	75
8. INNSYNSRETT OG RAPPORTERINGSPLIKTER.....	76
9. REFORHANDLING/ENDRING.....	78
10. SANKSJONAR, RETTING MV.....	79
11. OPPSEIING, HEVING OG ANDRE GRUNNAR TIL OPPHØYR.....	80
12. TVISTEMÅL.....	80
13. OVERFØRING AV KONTRAKTANSVAR.....	81
14. SIGNERING.....	81
VEDLEGG 3. TILBODSSKJEMA.....	82
VEDLEGG 4. BUDSJETT.....	92
VEDLEGG 5. RETTLEIANDE TRAFIKKOPPLYSNINGAR.....	99
VEDLEGG 6. FORSKRIFT AV 12. AUGUST 2011 NR. 833 OM LUFTRANSPORTTJENESTER I EØS.....	150
VEDLEGG 7. FORORDNING NR. 1008/2008.....	161

PROSEDYREREGLAR FOR FLYRUTEKJØP

1. Oppdraget

1.1 Oppdragsgjevar

Samferdselsdepartementet er oppdragsgjevar for denne anskaffinga og vil vere kontraktspart for den tilbydar som vinn konkurransen. Vinnaren får tildelt einerett, jf. nedanfor.

Luftfartstilsynet er ansvarleg for å utferde lisens og føre tilsyn med norske luftfartsselskap. Luftfartstilsynet vil i alle delane av anskaffinga og i oppfølginga av kontraktane ha ei rolle som rådgjevar for Samferdselsdepartementet.

1.2 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet inviterer til konkurranse med forhandling om regionale ruteflygingar i Noreg på flyrutene som er nemnt i punkt 1.4.

Hovudregelen er at det er fri rett til å etablere flyruter i EØS. Som det går fram nedanfor er gjennomføringa av konkurransen derfor grunna i at ingen vel å drifte rutene utan kontrakt og einerett.

Kunngjerdinga av konkurransen skjer etter reglane i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet (i det følgjande kalla «lufttransportforordninga»), jf. vedlegg 7 og forskrift av 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjenester i EØS (i det følgjande kalla «lufttransportforskrifta»), jf. vedlegg 6.

1.3 Formål

Formålet med denne invitasjonen er å innhente tilbod som kan danne grunnlag for tildeling av einerett til å drifte rute(r) i samsvar med lufttransportforskrifta § 11, jf. lufttransportforordninga artikkel 16 nr. 9 og 10 og artikkel 17.

Har ingen luftfartsselskap starta eller dokumentert overfor Samferdselsdepartementet at dei frå 1. april 2024 vil starte vedvarande ruteflygingar i samsvar med dei pålagte forpliktingane til offentleg tenesteyting for ruteområda som er spesifisert i vedlegg 1, vil Samferdselsdepartementet tildele einerett til å trafikkere dei aktuelle ruteområda. Om fristar for å melde kommersiell drift mv., sjå punkt 8.1.

Ruteområda som er omfatta av konkurransen skal som eit minimum driftast i samsvar med krava i vedlegg 1. Desse forpliktingane vil i det følgjande verte omtalt som «forpliktingar til offentleg tenesteyting» eller «FOT».

1.4 Rute og kontraktperiode

Innbydinga gjeld rutflygingar i Nord-Noreg i perioden 1. april 2024 – 31. oktober 2028. Desse ruteområda er:

Ruteområde	Rute(r)
1	Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Alta og Tromsø.
2	Hasvik–Tromsø v.v. Hasvik–Hammerfest v.v. Sørkjosen–Tromsø v.v.
3	Lakselv–Tromsø v.v.
4	Andøya–Bodø v.v. Andøya–Tromsø v.v.
5	Harstad/Narvik–Tromsø v.v. Harstad/Narvik–Bodø v.v.
6	Stokmarknes–Bodø v.v. Stokmarknes–Tromsø v.v.
7	Svolvær–Bodø v.v.
8	Leknes–Bodø v.v.
9	Røst–Bodø v.v.
10	Brønnøysund–Bodø v.v. Brønnøysund–Trondheim v.v.
11	Sandnessjøen–Bodø v.v. Sandnessjøen–Trondheim v.v.
12	Mo i Rana–Bodø v.v. Mo i Rana–Trondheim v.v.
13	Mosjøen–Bodø v.v. Mosjøen–Trondheim v.v.
14	Namsos–Trondheim v.v. Rørvik–Trondheim v.v.

Og i Sør-Noreg i perioden 1. april 2024 – 31. oktober 2027. Desse ruteområda er:

Ruteområde	Rute(r)
15	Røros–Oslo v.v.
16	Florø–Oslo v.v.
17	Stord–Oslo v.v.
18	Ørsta–Volda–Oslo v.v.
19	Førde–Oslo v.v.
20	Sogndal–Oslo v.v.
21	Sandane–Oslo v.v.

22	Ørsta-Volda–Bergen v.v.
23	Sogndal–Bergen v.v.
24	Sandane–Bergen v.v.

Tilbydaren kan ikkje ta atterhald mot tidspunktet for oppstart, jf. punkt 6.5.4 nedanfor.

1.5 Kunngjering

Forplikingar til offentleg tenesteyting (FOT) er kunngjort i Den europeiske unions tidende nr. C 145 og i EØS-tillegget nr. 32, 27. april 2023.

1.6 Samferdselsdepartementet – adresse og kontaktpersonar

Departementet har denne adressa:

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Norge

Kontoradresse: Akersgt. 59, Oslo

E-postadresse: postmottak@sd.dep.no

Kontaktpersonar i Samferdselsdepartementet er:

Rådgjevar Jens Nesbø, (+47) 97 69 06 50,

jens.nesbo@sd.dep.no

Rådgjevar Lars Mølkjær Christensen, (+47) 48 60 15 72,

lars-molkjar.christensen@sd.dep.no

2. Allmenne reglar for gjennomføring av konkurransen

2.1 Reglar for konkurransen

Konkurransen vil bli gjennomført i samsvar med lufttransportforordninga og lufttransportforskrifta, og dei utfyllande krava som følgjer av dette konkurransegrunnlaget. Departementet rettar merksemd på at forskrifta på nokre punkt inneheld meir utførlege reglar om avviklinga av konkurransen enn dei som går fram av dette konkurransegrunnlaget, og at reglane i forskrifta òg gjeld for konkurransen.

2.2 Konkurransforma

Konkurransen skjer som «kjøp etter forhandling» slik dette omgrepet er definert i lufttransportforskrifta § 4 nr. 3. Dette har konsekvensar for konkurranseforma som er nemnt fleire andre stader i lufttransportforskrifta. Sjå mellom anna §§ 20, 23 og 24.

2.3 Konkurransgrunnlaget

2.3.1 Generelt

Konkurransegrunnlaget inneheld følgande dokument:

- Prosedyrereglane for flyrutekjøp
- Forplikingar til offentleg tenesteyting (FOT) (vedlegg 1)
- Kontraktvilkår (vedlegg 2)
- Tilbodsskjema (vedlegg 3)
- Skjema for budsjett (vedlegg 4)
- Rettleiande trafikkopplysningar (vedlegg 5)
- Lufttransportforskrifta (vedlegg 6)
- Lufttransportforordninga (vedlegg 7)

Før tilbodet vert levert, er det forventa at tilbydaren har gjort seg kjent med dei fullstendige kontraktvilkåra, ikkje berre dei delane av kontraktvilkåra som er refererte i konkurransegrunnlagets prosedyrereglar.

2.3.2 Tilleggsopplysningar

Tilbydarane vert oppmoda til å ta kontakt med Samferdselsdepartementet dersom dei har spørsmål til konkurransedokumenta, irekna føresetnadane for levering av den tenesta som vert kjøpt.

Dersom tilbydaren finn at konkurransedokumenta ikkje gir tilstrekkeleg rettleiing, bør han be Samferdselsdepartementet om tilleggsopplysningar ved å vende seg skriftleg til adressa i punkt 1.6.

Dersom Samferdselsdepartementet vert bedt om tilleggsinformasjon til konkurransegrunnlaget i tilstrekkeleg tid før tilbodsfristen går ut (sjå punkt 6.2), skal

Samferdselsdepartementet sende spørsmålet og svaret til alle tilbydarar som har registrert seg hos Samferdselsdepartementet (sjå punkt 1.6 og 2.4) og seinast seks dagar før tilbudsfristen går ut.

Spørsmål om tilleggsopplysningar skal merkast «Tilleggsopplysningar regionale ruteflygingar i Noreg frå 1. april 2024».

2.3.3 Rettingar, suppleringar eller endringar i konkurransegrunnlaget

Fram til fristen for å levere tilbod kan Samferdselsdepartementet rette, supplere og endre konkurransegrunnlaget så lenge desse ikkje er vesentlege.

Rettingar, suppleringar eller endringar skal straks sendast til alle tilbydarane som har registrert seg hos Samferdselsdepartementet i samsvar med punkt 1.6 og 2.4. I tillegg vil departementet gjere opplysningane tilgjengelege på nettsida til departementet:

<https://www.regjeringen.no/no/dokument/andre/id438824/?documenttype=dokumenter/anbud&ownerid=791>

Dersom rettingar, suppleringar eller endringar kjem så seint at det er vanskeleg for tilbydarane å ta omsyn til dei i tilbodet, skal det fastsetjast ei rimeleg forlenging av tilbudsfristen. Alle tilbydarane som har registrert seg hos Samferdselsdepartementet (sjå punkt 1.6 og 2.4) skal bli varsla om forlenginga.

2.4 Registrering av tilbydarar

Dei som vurderer å gje tilbod, må registrere seg hos Samferdselsdepartementet for å sikre seg eventuell tilleggsinformasjon frå departementet, og for å få tilsendt budsjettmal for tilbodet (sjå vedlegg 4). Tilleggsinformasjon vil bli gjort tilgjengeleg på nettsida til departementet (regjeringen.no).

2.5 Offentleg innsyn

For offentlig innsyn i tilbod og protokoll gjeld lov av 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i offentlig verksemd (offentleglova). Innsynet kan avgrensast med heimel i offentliglova § 13 eller § 27, jf. særleg § 9 andre ledd i forskrift nr. 1119 til offentliglova av 17. oktober 2008.

2.6 Teieplikt

Dei tilsette i Samferdselsdepartementet pliktar å hindre at andre får tilgang eller kjennskap til opplysningar om tekniske innrettingar og framgangsmåtar eller om drifts- og forretningsforhold som det, av omsyn til den opplysningane gjeld, kan ha konkurranseverdi å halde hemmelege.

Tilbydar skal levere ein versjon av tilbodet, der opplysningar tilbydar meiner er underlagt teieplikt skal vere sladda. Oppdragsgjevar har sjølvstendig plikt til å vurdere kva for opplysningar i tilbodet som er omfatta av teieplikta. Dersom tilbydar meiner at ingen opplysningar i tilbodet er teiepliktige, skal dette stadfestast i tilbods brevet.

2.7 Habilitet

Habilitetsreglane i forvaltningslova §§ 6 til 10 gjeld for konkurransen.

3. Krav til tilbydarane og dokumentasjon

3.1 Innleiing

For å kvalifisere til å bli tildelt kontrakt, må tilbydaren kunne dokumentere at han har dei naudsynte tekniske og operative føresetnadane for å operere på den aktuelle rutestrekninga.

Nedanfor følgjer ei oversikt over kvalifikasjonskrava tilbydar må kunne dokumentere i tilbodet.

3.1.1 Lisens

Tilbydaren 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 òg omtalt i lufttransportforskrifta § 12.

Dersom tilbydaren søker om lisens for første gang, skal lisenssøknaden leggst ved tilbodet. Samferdselsdepartementet er ikkje den myndigheita som utferdar lisensar, og tilbydaren ber risikoen for at lisens vert gitt.

Tilbydarar som ikkje har gyldig lisens, eller som ikkje kan påvise at gyldig lisens vil liggja føre ved tidspunktet for tildeling, vil bli avvist.

3.1.2 Attest for skatt og meirverdiavgift

Norske tilbydarar skal leggje ved attest for skatt og meirverdiavgift i tilbodet. Attestane skal ikkje vere meir enn seks månader gamle, rekna frå tilbodsfristen.

3.1.3 Krav til rekneskapsskilje

Dersom tilbydaren får tilskot for drift av andre flyruter enn dei som inngår i denne konkurransen, skal rekneskapen skilje mellom den delen av verksemda som omfattar dei andre rutene og den delen av verksemda som er omfatta av denne konkurransen. Tilbydaren skal greie ut om dette i tilbodet.

4. Forhold tilbydarane pliktar å gjere seg kjende med

4.1 Trafikkopplysningar

I vedlegg 5 til konkurransegrunnlaget følgjer oversikter over historiske trafikktal for ruteområda omfatta av konkurransen. Tilbydarane pliktar å gjere seg kjende med desse opplysningane og kan ikkje seinare hevde at dei ikkje kjende til eller forstod opplysningane. Departementet påpeikar at trafikktala berre er rettleiande, og at tilbydarane sjølv har det fulle ansvaret for dei føresetnadane dei legg til grunn om trafikken i sine tilbod.

4.2 Tekniske og operative krav

Tilbydarane plikter å setje seg inn i dei tekniske og operative krava som gjeld for dei aktuelle lufthamnene.

For nærmare 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.
- Stord Lufthamn: admin@stordlufthamn.no, +47 92 66 55 53, kontaktperson Jan Morten Myklebust

GRF og SPWR

Tilbydarane bør spesielt merke seg at det 12. august 2021 blei innført reglar for operasjonar på såkalla «kontaminerte baner» med tilhøyrande nytt rapporteringsformat for banestatus. Desse reglane er kjent under namnet ICAO Global Reporting Format (GRF) og medførde omfattande endringar blant anna i flyplassregelverket (Reg 139/2014) og det operative regelverket (Reg 965/2012).

Lufthamner med særskilt behov for å kunne forbetre bremseeffekt på rullebanen kan søke om SPWR-sertifisering (Specially Prepared Winter Runway). Lufthamner som innehar denne godkjenninga, vil i einiskilde tilfelle kunne få oppgradert RWYCC (Runway Condition Code) etter at dei har gjennomført ei særleg preparering av rullebana.

Denne godkjenninga krev at flyplassen inngår ein avtale om dataleveranse frå minst eitt flyselskap som trafikkerer lufthamna. Dataleveransen består i at individuelle fly har utstyr som kan måle og rapportere opplevd bremseeffekt under landing på ei rullebane som er spesialpreparert. Sertifiseringa krev at det er minimum 95 prosent korrelasjon mellom rapportert og opplevd bremseeffekt etter preparering av rullebana. Dataleveransen må halde fram så lenge lufthamna ønsker å oppretthalde si SPWR-sertifisering.

Ettersom operatøren som får tildelt kontrakt mest sannsynleg er einaste operatør ved fleire av lufthamnene omfatta av denne konkurransen, må tilbydaren kunne levere data som skildra over, eller alternativt greie ut om korleis operatøren kan imøtekomme det påkravde produksjonsvolumet dersom lufthamna ikkje innehar SPWR-sertifisering.

Tilbydaren må i samband med dette kunne godtgjere at heile flyet sin kapasitet kan utnyttast ved bruk av alle rullebaner på lufthamna for dei flytypar som skal nyttast. Dersom den gjeldande flytypen ikkje kan ta av/lande med full kapasitetsutnytting, skal operatøren avgrense salet slik at passasjerar med reservert plass ikkje må avvisast. Den tilbydde kapasiteten skal da bereknast ut frå det reelle talet på tilgjengelege sete i flyet.

Planlagt utfasing av navigasjonshjelpemidlar

EU har gjennom forordning 1048/2018 «*Airspace usage requirements & operating procedures concerning PBN*», som også er tatt inn i norsk rett (BSL G 6-2), fastsett ein tidsplan for utrullinga av PBN (Performance Based Navigation). Overgangsperioden gjeld frå 3. desember 2020 til 6. juni 2030. Frå og med 6. juni 2030 er prinsippet at operatørane skal nyttiggjere seg av PBN aleine.

Avinor pliktar å utarbeide en PBN overgangsplan i konsultasjon med alle luftromsbrukarane. I januar 2023 reviderte Avinor planen til versjon 2.0, og denne er godkjent av Luftfartstilsynet. Planen skildrar mellom anna når eldre konvensjonelle navigasjonshjelpemiddel skal fasast ut, korleis dette skal gjennomførast på ein gradvis og kontrollert måte, og korleis dette er samkøyrst med etablering av nye prosedyrar basert på PBN. Overgangsplanen er tilgjengeleg på Avinor sine nettsider, sjå:

<https://avinor.no/ais/proffbrukere/pbntransitionplan/>

Nattparkering av fly på Røros

På ruteområde 15 Røros–Oslo, er det eit krav om at flyet skal nattparkere på Røros lufthamn. Dette føreset at flyet må kunne parkere i hangaren på Røros. Dette skuldast at den årlege kvota for flyavisingskjemikaliar på Røros lufthamn er avgrensa. Tilbydaren bør ved usikkerheit kontakte lufthamna/Avinor for å avklare om den aktuelle flytypen kan nyttiggjere seg av den eksisterande hangaren.

Ny lufthamn ved Mo i Rana

Ei ny større lufthamn ved Mo i Rana, som erstattar kortbanelufthamna Mo i Rana lufthamn (Røssvoll), er planlagt å opne for ordinær drift våren 2027. Dette kan få konsekvensar for reisemønster på Helgeland, fyrst og fremst Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen.

4.3 Avgrensingar i bruken av luftrommet

Tilbydarane skal setje seg nøye inn i dei særskilde vilkåra som gjer seg gjeldande ved dei aktuelle lufthamnene. Tilbydarane må også rette seg etter avgrensingane på militær bruk av luftrommet som gjeld når tilbodet vert levert inn, jf. forskrift 14. desember 2021 om luftromsorganisering (BSL G 4-1) kapittel 7:

[Forskrift om luftromsorganisering - Lovdata](#)

Sjå også «prosedyre for fleksibel bruk av luftrommet»:

[Prosedyre for fleksibel bruk av luftrommet \(luftfartstilsynet.no\)](#)

4.4 Lover, forskrifter og vedtak

Tilbydarane skal gjere seg kjende med alle relevante lover, forskrifter og vedtak. Tilbodet skal leggje til grunn dei rettsreglane som gjeld ved tilbodsfristen, og eventuelle lov- eller forskriftsendringar og nye vedtak som ein ved tilbodsfristen kan rekna med vil kome.

Så lenge kontrakten er gjeldande, pliktar leverandøren til kvar tid å utføre drifta i samsvar med alle relevante rettsreglar, deriblant den norske luftfartsloven med tilhøyrande forskrifter, andre reglar på området og eventuelle pålegg frå offentlege myndigheiter. Vi framhevar særleg luftfartslova, arbeidsmiljølova med tilhøyrande forskrifter og allmenngjeringslova (sjå punkt 4.5), forskrift om universell utforming av lufthamner mv. og internasjonale konvensjonar (særleg relevante ILO-konvensjonar).

Plikta til å utføre drifta i samsvar med norske lover, forskrifter og vedtak gjeld alle som er med på å yte tenestene som er omfatta av kontrakten. Plikta gjeld både dei som har kontrakt med tilbydaren og eventuelle underleverandørar, jf. kontraktens punkt 5.14. Underleverandørane sine brot på pliktene reknast som brot på kontraktsparten sine plikter etter kontrakten.

4.5 Nærare om reglane i arbeidsmiljølova og allmenngjeringslova

Flygande personell er utsendt når dette følgjer av arbeidsmiljølova § 1–7 og forskrift om utsende arbeidstakarar (utsendingsforskrifta). I utsendingsforskrifta § 3 er det lista opp kva for norske reglar om arbeidshøve som gjeld for slikt personell. Tilbydaren må sette seg inn i kva for plikter som følgjer av desse føresegnene for kvar av dei personane som arbeidar mellombels i Noreg. Sjå kontrakten punkt 5.2 bokstav b.

Utsendingsforskrifta § 3 inneber at allmenngjorde tariffavtalar gjeld for personar som er omfatta av slike avtalar. Slike avtalar finst ikkje for flygande personell i april 2023, men tilbydarar må vere førebudd på at slike avtaler kan verte inngått medan kontrakten løper og vil då gjelde for dei som er omfatta av avtalen og allmenngjeringslova frå same dato. Sjå kontrakten punkt 5.2 bokstav c.

Tilbydarar må på same vis sette seg inn i om det personellet som vert nytta, fullt ut følgjer norske regler etter dei vanlege reglane som gjeld for lovval.

Stortinget har ved *Lovvedtak 41 (2022-2023) Lov nr. 3* fastset ei ny føresegn i arbeidsmiljølova § 1-8 som klårgjer grensa mellom arbeidstakarar og oppdragstakarar. Føresegna går blant anna ut på at det ligg føre eit arbeidstakartilhøve med mindre oppdragsgjevaren gjer det meir sannsynleg at det ligg føre eit sjølvstendig oppdragstilhøve (presumsjonsregelen). Endringa trer i kraft 1. januar 2024.

Oppdragsgjevaren kan i utgangspunktet vanskeleg sjå at bruken av forma sjølvstendig oppdragstakar vil vere i samsvar med den måten FOT-rutene vert drive på, jf. arbeidsmiljølova § 1–8. Sjå kontrakten punkt 5.2 bokstav a.

Oppdragsgjevaren vil be Luftfartstilsynet vere særleg merksam på at arbeidstakeromgrepet vert lagt til grunn for handheving av alle krav og rettar knytt til arbeidshøve. Det inneber at tilsynet kan ta stilling til om forma sjølvstendig oppdragstakar vert feilaktig brukt og gjeld og ved handheving av reglar der grensa arbeidstakar/oppdragstakar ikkje er nemnd uttrykkeleg i den føresegna som vert handheva.

5. Null- og lågutsleppsfly

I Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart (Nasjonal luftfartsstrategi)* har regjeringa blant anna satt seg mål om å fase inn null- og lågutsleppsfly på FOT-rutene seinast i forbindelse med FOT-anskaffingane med avtaleoppstart i 2028 og 2029, dersom teknologiutviklinga opnar for det. Avtaleperiodane er endra etter at meldinga blei lagt fram, jf. utløpstidspunktane for kontraktane omfatta av denne anskaffinga, men målsettinga ligg fast.

«Nullutslepp» og «lågutslepp» reknast som teknologiar eller løysingar der førstnemnde ikkje har direkte utslepp av klimagassar og eksos ved bruk, og sistnemnde har vesentleg utsleppsreduksjon samanlikna med konvensjonell teknologi. Det er ikkje forventa å ha tilgjengelege fly med låg- og nullutsleppsteknologi som vil kunne nyttast til ordinær rutetraffic ved oppstart av kontraktsperioden 1. april 2024. Difor stillast det ikkje krav til dette i denne utlysinga. Samferdselsdepartementet ber likevel tilbydarane merke seg denne målsettinga med tanke på komande konkurransar om regionale ruteflygingar.

Oppdragsgjevar oppfordrar likevel operatørane i kontraktane for denne anskaffinga til å sjå på moglegheiter for å ta i bruk null- og lågutsleppsfly. Dersom det vert aktuelt, skal operatøren i god tid i førevegen gå i dialog med Samferdselsdepartementet, og oppdragsgjevar må samtykke før nye flytypar vert sett i drift på rutene omfatta av kontrakten, jf. punkt 5.10 i kontraktsvilkåra. Samferdselsdepartementet opnar samstundes for å gå i dialog om å fase inn null- og lågutsleppsfly som ein del av reforhandlingar etter søknad frå operatøren, sjå kontraktspunkt 9.7. Oppdragsgjevar vil ved handsaming av søknaden vurdere om ei slik løysing er tenleg sett opp mot andre verkemiddel for å oppnå målet om å fase inn null- og lågutsleppsfly i den regionale luftfarten. Bærekraftig flydrivstoff (Sustainable Aviation Fuel – SAF) inngår ikkje i definisjonen av null- og lågutsleppsfly, og det eksisterer eigne verkemiddel for å fremme bruken av avansert flydrivstoff i luftfarten.

Samferdselsdepartementet ønskjer også å gå i dialog med operatøren om eit system for å vise forventa CO₂-utslepp og moglegheit for kjøp av klima-/miljøkompensasjon ved kjøp av billetter. Operatøren skal difor i løpet av første driftsår, 1. april 2024 – 31. mars 2025, gjere greie for om det er mogleg, og i så fall korleis, ein kan vise forventa CO₂-utslepp og moglegheit for kjøp av klima-/miljøkompensasjon for reisa i bestillingsaugneblinken, i salskanalar som operatøren kontrollerer, og leggje fram ein plan for utvikling og implementering av dette, jf. punkt 6.9 i kontraktsvilkåra.

For å kunne gi Samferdselsdepartementet ei betre oversikt over utslepp og drivstoffbruk, er det stilt krav om rapportering av CO₂-utslepp og drivstoffbruk per rute, og fordeling mellom ikkje-kvotepliktige og kvotepliktige ruter, jf. punkt 8.2 underpunkt 10 i kontraktsvilkåra.

6. Krav til tilbodet

6.1 Krav til utforming og levering av tilbodet

1. Tilbodet skal vere elektronisk og innehalde eit utfylt tilbodsskjema (sjå vedlegg 3) som skal vere datert, underteikna og merka med namnet på tilbydar. Dersom to eller fleire tilbydarar leverer tilbod i fellesskap, må alle tilbydarane signere tilbodet.
2. Sendinga skal vere merka «Tilbod FOT-ruter frå 1. april 2024».
3. Tilbodet skal leverast på eit skandinavisk språk eller på engelsk.
4. Tilbodet skal sendast med e-post til Samferdselsdepartementet si adresse (sjå punkt 1.6). Sjå elles lufttransportforskrifta § 17.

6.2 Tilbodsfrist

Tilbodsfristen er 27. juni 2023 kl. 12.00 (lokal tid).

Tilbodet må vere tatt imot av Samferdselsdepartementet på e-postadressa som er nemnt i punkt 1.6 før tilbodsfristen går ut.

For seint innkomne tilbod kan bli avvist i medhald av lufttransportforskrifta § 18.

6.3 Endring og tilbakekalling av tilbod

Eit tilbod kan kallast tilbake eller endrast fram til tilbodsfristen går ut. Tilbakekallinga må gjerast skriftleg. Eit endra tilbod er å rekne som eit nytt tilbod og skal vere utforma i samsvar med krava i desse prosedyrereglane.

6.4 Frist for å vedstå seg tilbodet

Tilbydarane skal vedstå seg tilbodet i 120 dagar rekna frå når fristen for levering av tilbod går ut.

Samferdselsdepartementet kan be alle tilbydarane om å gje erklæring om at fristen for å vedstå seg tilbodet vert forlenga.

6.5 Innhald i tilbodet

6.5.1 Dei tilbydde tenestene og føresetnader for tenesteleveransen

6.5.1.1 Tilbod på eitt eller fleire ruteområde

Tilbydaren skal gi separate tilbod for kvar enkelt rute. Det er lov til å gi tilbod på berre eitt eller nokre av ruteområda.

Nord-Noreg i perioden 1. april 2024 – 31. oktober 2028

Ruteområde	Rute(r)
1	Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Alta og Tromsø.
2	Hasvik–Tromsø v.v. Hasvik–Hammerfest v.v. Sørkjosen–Tromsø v.v.
3	Lakselv–Tromsø v.v.
4	Andøya–Bodø v.v. Andøya–Tromsø v.v.
5	Harstad/Narvik–Tromsø v.v. Harstad/Narvik–Bodø v.v.
6	Stokmarknes–Bodø v.v. Stokmarknes–Tromsø v.v.
7	Svolvær–Bodø v.v.
8	Leknes–Bodø v.v.
9	Røst–Bodø v.v.
10	Brønnøysund–Bodø v.v. Brønnøysund–Trondheim v.v.
11	Sandnessjøen–Bodø v.v. Sandnessjøen–Trondheim v.v.
12	Mo i Rana–Bodø v.v. Mo i Rana–Trondheim v.v.
13	Mosjøen–Bodø v.v. Mosjøen–Trondheim v.v.
14	Namsos–Trondheim v.v. Rørvik–Trondheim v.v.

Sør-Noreg i perioden 1. april 2024 – 31. oktober 2027

Ruteområde	Rute(r)
15	Røros–Oslo v.v.
16	Florø–Oslo v.v.
17	Stord–Oslo v.v.
18	Ørsta–Volda–Oslo v.v.
19	Førde–Oslo v.v.
20	Sogndal–Oslo v.v.
21	Sandane–Oslo v.v.
22	Ørsta–Volda–Bergen v.v.
23	Sogndal–Bergen v.v.
24	Sandane–Bergen v.v.

I tillegg kan tilbydaren by på gyldige kombinasjonar av ruteområde dersom det kan gjere det samla behovet for kompensasjon lågare.

Desse kombinasjonane av ruteområde er tillatne:

- a. Ruteområde 1 og 2
- b. Ruteområde 3 og 4
- c. Ruteområde 3 og 5
- d. Ruteområde 4 og 5
- e. Ruteområde 3, 4 og 5
- f. Ruteområde 6 og 7
- g. Ruteområde 6 og 8
- h. Ruteområde 7 og 8
- i. Ruteområde 6, 7 og 8
- j. Ruteområde 6, 7, 8 og 9
- k. Ruteområde 10 og 11
- l. Ruteområde 12 og 13
- m. Ruteområde 10, 11, 12 og 13
- n. Ruteområde 10, 11, 12, 13 og 14
- o. Ruteområde 18, 19, 20 og 21
- p. Ruteområde 18, 19, 20, 21 og 22
- q. Ruteområde 23 og 24
- r. Ruteområde 22, 23 og 24
- s. Ruteområde 18, 19, 20, 21, 22, 23 og 24

Dersom tilbydaren vel å gi tilbod på kombinasjonar av ruteområde i tillegg til tilbod på kvart enkelt ruteområde, skal han òg gi tilbod på alle tillatne delkombinasjonar som i sin heilskap inngår i ein større kombinasjon han òg gir tilbod på.

Eksempel 1

Ein delkombinasjon er ein kombinasjon der alle ruteområda også inngår i ein større kombinasjon.

I kombinasjon n , inngår delkombinasjonane k , l og m .

Eksempel 2

Tilbydar 1 byr på kombinasjon n (ruteområde 10, 11, 12, 13 og 14), som er den største kombinasjonen. Han er då nøydd til å by på alle dei andre tillatne kombinasjonane (kombinasjon k , l og m) og ruteområda 10, 11, 12, 13 og 14.

Tilbydar 2 byr på kombinasjon e (ruteområde 3, 4 og 5). Han er då nøydd til å by på dei andre tillatne delkombinasjonane i kombinasjon e (kombinasjon b , c og d) og ruteområda 3, 4 og 5.

På denne måten kan tilbydaren vinne anten ein stor kombinasjon, ein mindre delkombinasjon eller eitt eller fleire ruteområde, samstundes som ein annan tilbydar vinn ein annan delkombinasjon eller eitt eller fleire andre ruteområde.

Tilbydarar kan altså ikkje delta i konkurransen med vilkår om at han skal vinne «alt eller ingenting».

Eksempel 3

- Tilbydar 1 byr 100 for kombinasjon n (Ruteområde 10, 11, 12, 13 og 14)
- Tilbydar 2 byr 90 for kombinasjon m (Ruteområde 10, 11, 12 og 13)
- Tilbydar 3 byr 40 for kombinasjon l (Ruteområde 12 og 13)

For at tilbydar 2 skal vinne kombinasjon m , må ein annan tilbydar ha bydd mindre enn 10 for ruteområde 14. Elles vil bodet til tilbydar 1 for kombinasjon n vere lågare enn summen av boda på kombinasjon m og ruteområde 14.

For at tilbydar 3 skal vinne kombinasjon l , må ein annan tilbydar ha bydd mindre enn 50 for kombinasjon k og mindre enn 10 for ruteområde 14, eller summen av enkeltboda på ruteområde 10, 11 og 14 må vere mindre enn 50. Elles vil bodet til tilbydar 1 og/eller 2 vere lågare enn summen av boda på kombinasjon k og l og ruteområde 14 eller enkeltboda på ruteområda 10, 11, 12, 13 og 14.

Tilbodet skal innehalde tilbudsbudsjett for kvart enkelt ruteområde, jf. vedlegg 4.

Budsjetta skal vise fordelinga av kostnader og inntekter på kvart ruteområde som er med i kombinasjonen, og kva kompensasjon tilbydaren krev for kvart ruteområde. Sjå vedlegg 3.

6.5.1.2 Krav til spesifisering av tilbydd teneste

Tilbodet skal minst innehalde følgande spesifisering av tenestene, jf. FOT i vedlegg 1:

- i. Ruteprogram og rutestruktur
 - i. daglege avgangar og rutetider
 - ii. tilbydd setekapasitet per driftsår
- ii. Billettprisar
 - i. Struktur, nivå, vilkår og rabattar
- iii. Luftfartøy
 - i. Type luftfartøy
 - ii. Storleik (setekapasitet)
 - iii. Lastekapasitet

Innanfor dei rammene som følger av FOT (vedlegg 1), skal tilbydaren sjølv utarbeide nødvendig ruteprogram for ruteområdet, jf. kontraktvilkåra (vedlegg 2).

Ruteprogrammet skal liggje ved tilbodet og innehalde ein spesifikasjon av kor mange sete som vert tilbydd. Som det går fram av punkt 8.2 vil dette bli lagt vekt på i vurderinga av tilbodet, men berre dersom alle tilbod inneheld identiske kompensasjonskrav. Operatøren skal syte for å innhente synspunkt frå aktuelle fylkeskommunar og kommunar, samt lufthamnoperatør, i fastsettelsen av første ruteprogram og ved større endringar undervegs i kontraktperioden, jf. kontraktvilkåra punkt 5.6.

Tenestene som er omfatta av anskaffinga skal utførast av tilbydar sjølv. Å leige inn luftfartøy med mannskap («wet-lease») er berre unntaksvis tillate, og berre dersom oppdragsgjevar aksepterer dette på førehand (sjå kontraktvilkåra punkt 5.14).

6.5.2 Tilbodsskjema, tilbodsbudsjett, krav om økonomisk kompensasjon og billettprisar

Tilbydar skal nytte skjemaet for budsjett som går fram av vedlegg 4, og kompensasjonen som er naudsynt for å drifte den aktuelle ruta i heile kontraktperioden skal vere oppgitt i norske kroner.

Alle budsjettpostar skal vere spesifiserte for heile driftsperioden samla og per driftsår. Realistisk budsjettering er ein føresetnad.

Det samla kompensasjonsbeløpet for ruteområdet/ruteområda skal fyllast inn i tilbodsskjemaet i vedlegg 3 til konkurransegrunnlaget, og leggjast fremst i tilbodet.

Tilbodet skal bygge på prisnivået for første driftsår (1. april 2024 – 31. mars 2025). For dei neste driftsåra skal kompensasjonsbeløpet tilbodsbudsjettet reknast om i tråd med tolv månaders endringa i konsumprisindeksen (KPI) frå Statistisk sentralbyrå i februar same året. Dette inkluderer alle postane i tilbodsbudsjettet med unntak av post 23–25. Det samla kompensasjonsbeløpet for driftsåra med 12 månader skal vere likt fordelt for dei fire første driftsåra for ruteområde 1–14 og dei tre første driftsåra for ruteområde 15–24.

Tilbydaren skal leggje til grunn at han får behalde alle inntektene av den verksemda tilbodet omfattar, og at han er fullt ansvarleg for kostnadene. Presiseringar og unntak frå dette utgangspunktet går fram av kontraktvilkåra (vedlegg 2) punkt 7, 9, 10 og 11.

Tilboda skal spesifisere billettprisane og vilkåra som høyrer til. Sjå føresegnene om billettprisar i kontraktvilkåra (vedlegg 2) punkt 6 og forpliktingane til offentleg tenesteyting (vedlegg 1).

Dersom eit luftfartsselskap legg inn tilbod der kravet til kompensasjon er satt til kroner null («nulltilbod»), skal det forståast slik at operatøren vil drive ruteområdet med einerett, men utan kompensasjon frå staten.

6.5.3 Utgreiing om oppstart og gjennomføringsevne

Tilbudet skal innehalde ei utgreiing av forhold som gjer at tilbydar kan dokumentere at selskapet vil vere i stand til å starte oppdraget 1. april 2024, og oppfylle forpliktingane i kontrakten (sjå særleg kontraktens punkt 5 og 6).

Utgreiinga skal nyttast av oppdragsgjevar ved vurdering av om det er grunnlag for å avvise som nemnt i lufttransportforskrifta og i punkt 7.

Nedanfor er det lista opp nokon av forholda som bør inngå i utgreiinga. Det er ikkje eit absolutt krav at tilbydar legg ved all dokumentasjon som er lista opp. Det er òg mogleg å levere annan dokumentasjon enn den som er lista opp. Tilbydaren ber risikoen for at dokumentasjonen og utgreiinga i tilbudet er tilstrekkeleg.

Organisasjon:

- a. Gyldig Air Operator's Certificate (AOC) med tilhøyrande spesifikasjonar
- b. Organisasjonskart med funksjonar og namn
- c. Tal på årsverk fordelt på
 - i. Administrativt personell
 - ii. Flyoperativt personell
 - iii. Flyteknisk personell

Luftfartøy:

- d. Kort beskriving av tilbydt type
 - i. Fullstendig typenamngjeving
 - ii. Om fartøyet er utrusta med trykkabin
 - iii. RNP kapasitet
 - iv. AFM-sertifisering og operativ løyve for steep approach dersom den aktuelle lufthamna krev det (innflyging 4,5° eller brattare)
 - v. Avgrensingar i forhold til isingsforhold
 - vi. Tal på sete
 - vii. Fuelforbruk cruise og i holding 1500' over plassen
- e. Basic Performance Data, inkludert ytingsdata for landingsplassane tilbudet omfattar:
 - i. Dry operating weight (DOW) i aktuell konfigurasjon
 - ii. Max Take-off weight (MTOW)
 - iii. Max fuel kapasitet og endurance
 - iv. GMC for aktuelle lufthamner under RWYCC 3. Dokumentasjon på at ytingsdata er oppdatert til GRF standard (jf. AMC1 CAT.OP.MPA.303(e) til forordning (EU) 965/2012)
 - v. At flyet er i stand til å møte publisert climb gradient på publisert SID, eller eventuelt alternative prosedyrar
 - vi. Selskapsprosedyrar for «engine failure climb out»
- f. Tal på kor mange fartøy av denne typen selskapet disponerer, eventuelt skildring av planar om leige av slikt materiell.

- g. Opplysningar om selskapet har simulator tilgjengeleg som tilfredsstillar krava i forskrift om kortbaneoperasjonar, jf. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2018-09-17-1339>.

Operative forhold:

- h. Skildring av korleis det er tenkt at operative forhold skal ivaretakast ved kvar lufthamn (base) som skal brukast på ruteområdet. Eksempel kan vere planleggingsfasilitetar, tilgang til PC med tilgang til selskaps programvareløysing, osv.
- i. Skildring av korleis eventuelt erstatningsluftfartøy kan setjast i drift på kort varsel.
- j. Tilgang på nødvendige tenester i samband med vekt- og balanseutrekning, drivstoffylling, lasting og lossing.
- k. Landingsplasskvalifikasjonar, korleis naudsynt kompetanse/naudsynte kvalifikasjonar skal oppfyllast på landingsplassar i kategori B og C (der aktuelt)
- l. Tilgang på kvalifisert personell (besetning), eventuelle planar for tilsetjing og kvalifisering av slikt personell.
- m. Dokumentasjon av utstyrskrav som må vere oppfylt for å operere på ruteområdet/-a der dette er spesifisert i tilbodet eller publisert i AIP for den aktuelle lufthamna.
- n. Tryggleiksvurdering på kvar av rutestrekningane som det vert lagt inn tilbod på.
- o. Gjere greie for eventuelle sjølvpålagte restriksjonar som kan påverke regularitet

Tekniske forhold:

- p. Skildring av korleis kontinuerleg luftdugleik og teknisk vedlikehald er tenkt sikra i samband med ruteområdet/ruteområda som skal utførast i tilbodet.
- q. Parkering av luftfartøy på aktuell(e) endestasjon(ar) med omsyn til tryggleik, nødvendig vedlikehaldsarbeid og vern mot kritiske vêrforhold. Dersom fartøyet må stå ute, må selskapet avklare med lokal lufthamn om utslippsrestriksjonar knytt til avisingsvæske.
- r. Tilgang til nødvendige tenester med omsyn til av-ising, tauing og servicing av luftfartøy.
- s. Kopi av kontrakt eller liknande med PART-145-verkstad, eventuell kopi av eigne PART-145 verkstadrettar .

Framdriftsplan:

- t. Framdriftsplan med tidsplan for alle relevante forhold som skal vere handtert før oppstartsdatoen. Tilbydaren oppmodast mellom anna til å vise korleis forholda i bokstav a) – s) vil bli tatt hand om.

Samferdselsdepartementet gjer ei sjølvstendig vurdering av kor sannsynleg det er at tilbydaren kan starte flygingane innan fristen og oppfylle resten av forpliktingane i kontrakten.

I tillegg til å vurdere dokumentasjonen i tilbodet, har departementet rett til å innhente opplysingar for å avklare, verifisere eller supplere opplysingane i tilbodet. Sjå meir om verknadene av dette mellom anna i lufttransportforskrifta § 23, jf. § 20.

6.5.4 Atterhald og avvik

Atterhald og avvik frå konkurransedokumenta skal gå klart fram av tilbodet. Tilbydar vert oppmoda til å vise særleg til kor i tilbodet atterhaldet eller avviket er forklart. Omtalen skal vere presis og eintydig og utforma slik at Samferdselsdepartementet kan vurdere avviket eller atterhaldet utan kontakt med tilbydaren.

Tilbod som inneheld atterhald eller avvik vil kunne medføre avvising. Avvising kan skje på eitkvart tidspunkt i konkurransen når vilkåra for dette er oppfylt. Avgjerda om avvising kan utsettast til etter at har vært gjennomført avklaringar, jf. punkt 7.3, eller forhandlingar.

6.5.5 Komplett tilbod

Eit komplett tilbod skal minst omfatte:

1. Utfylt tilbodsskjema, jf. punkt 6.5.2 tredje avsnitt.
2. Utfylt budsjett for ruta/rutene, jf. punkt 6.5.2 første og andre avsnitt.
3. Alle opplysingane som det er stilt krav om i punkt 6.5.1.
4. Dokumentasjon på kvalifikasjonar, jf. kapittel 3:
 - a) kopi av lisens og AOC
 - b) attest for skatt og meirverdiavgift
5. Utgreiing og dokumentasjon om oppstart og oppfylling av kontrakten, jf. punkt 6.5.3.

7. Tilbodshandsaming i Samferdselsdepartementet

7.1 Registrering av tilbod

Samferdselsdepartementet skal skriftleg stadfeste når eit tilbod er motteke.

7.2 Tilbodsopning og protokoll

Det vil ikkje bli haldt offentleg tilbodsopning. Opninga av tilboda vil elles skje i samsvar med lufttransportforskrifta § 19. Det vil bli ført protokoll.

7.3 Ettersending av opplysningar, dokumentasjon og forhandling

Feil eller manglar i tilbodet, eller manglande dokumentasjon, kan rettast opp i samsvar med reglane i lufttransportforskrifta § 23.

Oppdragsgjevaren har rett til å forhandle med tilbydarane i samsvar med reglane i lufttransportforskrifta § 24.

7.4 Avvising

Oppdragsgjevar har rett og/eller plikt til å avvise tilbod når det følgjer av reglane i lufttransportforskrifta §§ 18, 20, 21 and 22.

8. Avgjerd av konkurransen

8.1 Avlysing av konkurransen og avvising av alle tilbod

Samferdselsdepartementet har rett til å avlyse konkurransen, eller delar av konkurransen, når det er sakleg grunn til det i samsvar med lufttransportforskrifta § 25. Det same gjeld avvising av alle tilbod.

Departementet legg blant anna til grunn at det har sakleg grunn til å avlyse konkurransen dersom eit EØS-luftfartsselskap som kan få løyve til å utøve trafikk på den utlyste ruta, dokumenterer at det vil starte vedvarande flygingar utan tildeling av einereitt som omtalt i lufttransportforordninga, før ein av tilbydarane vert tildelt kontrakt. Sjå punkt 1.3 andre avsnitt.

Fristen for å melde kommersiell drift er dagen før avgjersla om kven som skal tildelast kontrakten vert offentleggjort (sjå punkt 8.3).

Dersom konkurransen vert avlyst, eller alle tilboda vert avviste, skal Samferdselsdepartementet melde frå om det til dei som har levert tilbod i samsvar med punkt 8.4.

8.2 Tildelingskriterium

Som hovudregel skal kontrakten tildelast det tilbodet som har det lågaste kompensasjonskravet per flyging for heile kontraktsperioden.

Dersom tildeling ikkje kan skje etter hovudregelen, fordi Samferdselsdepartementet har mottatt tilbod med identiske kompensasjonskrav, skal kontrakt tildelast det tilbodet som tilbyr høgast setekapasitet for heile kontraktsperioden.

8.3 Avgjerd om tildeling av kontrakt og omgjerung

Avgjersla i Samferdselsdepartementet om kven som skal tildelast kontrakt, skal meldast skriftleg til alle deltakarane i rimeleg tid før det vert inngått kontrakt. Avgjerda kan gjerast om i samsvar med lufttransportforordninga § 27. Meldinga skal innehalde ei grunngjeving for valet.

Kontrakten vert rekna som inngått når begge partar har skrive under.

Avgjerda om kven som vert tildelt kontrakt vert offentleggjort på nettsida til Samferdselsdepartementet (regjeringen.no).

8.4 Opplysningsplikt

Samferdselsdepartementet skal gje skriftleg melding med ei kort grunngjeving:

- a) dersom eit tilbod vert avvist
- b) dersom alle tilbod vert avviste
- c) dersom konkurransen vert avlyst

VEDLEGG 1. FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING (FOT)

1. Innleiing

Med verknad frå 1. april 2024 innførte Noreg nye forpliktingar til offentleg tenesteyting på følgjande flyruter:

Nord-Noreg 1. april 2024 – 31. oktober 2028

Ruteområde	Rute(r)
1	Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Alta og Tromsø.
2	Hasvik–Tromsø v.v. Hasvik–Hammerfest v.v. Sørkjosen–Tromsø v.v.
3	Lakselv–Tromsø v.v.
4	Andøya–Bodø v.v. Andøya–Tromsø v.v.
5	Harstad/Narvik–Tromsø v.v. Harstad/Narvik–Bodø v.v.
6	Stokmarknes–Bodø v.v. Stokmarknes–Tromsø v.v.
7	Svolvær–Bodø v.v.
8	Leknes–Bodø v.v.
9	Røst–Bodø v.v.
10	Brønnøysund–Bodø v.v. Brønnøysund–Trondheim v.v.
11	Sandnessjøen–Bodø v.v. Sandnessjøen–Trondheim v.v.
12	Mo i Rana–Bodø v.v. Mo i Rana–Trondheim v.v.
13	Mosjøen–Bodø v.v. Mosjøen–Trondheim v.v.
14	Namsos–Trondheim v.v. Rørvik–Trondheim v.v.

Sør-Noreg 1. april 2024 – 31. oktober 2027

Ruteområde	Rute(r)
15	Røros–Oslo v.v.
16	Florø–Oslo v.v.
17	Stord–Oslo v.v.
18	Ørsta-Volda–Oslo v.v.
19	Førde–Oslo v.v.
20	Sogndal–Oslo v.v.
21	Sandane–Oslo v.v.
22	Ørsta-Volda–Bergen v.v.
23	Sogndal–Bergen v.v.
24	Sandane–Bergen v.v.

2. Ruteområda og forpliktingar per rute

2.1 Ruteområde 1

2.1.1 Alta

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 30 000 sete per år til og frå Alta.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 17 500 sete til og frå Alta.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst éin dagleg forbindelse til og frå Kirkenes.
- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til og frå Vadsø.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst éin forbindelse frå Kirkenes laurdag og søndag samla.
- Det skal vere minst to forbindelsar til Vadsø laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Alta:

- Første landing i Vadsø skal vere seinast kl. 10:00.

Til Alta:

- Siste avgang frå Vadsø skal vere tidlegast kl. 15:30.

2.1.2 Hammerfest

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 25 000 sete per år til og frå Hammerfest.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 14 500 sete til og frå Hammerfest.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til og frå Vadsø.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to forbindelsar til og frå Vadsø laurdag og søndag samla.

Andre lufthamner sine forbindelsar til og frå Hammerfest, som påkravd i denne kunngjeringa.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Hammerfest:

- Første landing i Vadsø skal vere seinast kl. 10:00.
- Minst éin avgang skal korrespondere med fly til Kirkenes.

Til Hammerfest:

- Siste avgang frå Vadsø skal vere tidlegast kl. 16:00.

2.1.3 Kirkenes

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 60 000 sete per år til og frå Kirkenes.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 35 000 sete til og frå Kirkenes.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst tre daglege forbindelsar til og frå Tromsø.
- Det skal vere minst tre daglege forbindelsar til og frå Vadsø.
- Det skal vere minst éin dagleg forbindelse til og frå Alta.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst tre forbindelsar til og frå Tromsø laurdag og søndag samla.
- Det skal vere minst tre forbindelsar til og frå Vadsø laurdag og søndag samla.
- Det skal vere minst éin forbindelse til Alta laurdag og søndag samla.

Andre lufthamner sine forbindelsar til og frå Kirkenes, som påkravd i denne kunngjeringa.

Rutetider

Ruteføringa på ruta Kirkenes–Tromsø skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Kirkenes:

- Første landing i Tromsø skal vere seinast kl. 10:00.
- Første landing i Vadsø skal vere seinast kl. 10:00.

Til Kirkenes:

- Siste avgang frå Tromsø skal vere tidlegast kl. 17:00.
- Siste avgang frå Vadsø skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.1.4 Vadsø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 75 000 sete per år til og frå Vadsø.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 43 750 sete til og frå Vadsø.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst tre daglege forbindelsar til og frå Kirkenes.
- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til og frå Alta.
- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til og frå Hammerfest.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst tre forbindelsar til og frå Kirkenes laurdag og søndag samla.
- Det skal vere minst to forbindelsar frå Alta laurdag og søndag samla.
- Det skal vere minst to forbindelsar til og frå Hammerfest laurdag og søndag samla.

Andre lufthamner sine forbindelsar til og frå Vadsø, som påkravd i denne kunngjeringa.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Vadsø:

- Første landing i Kirkenes skal vere seinast kl. 09:00.
- Første landing i Alta skal vere seinast kl. 10:00.
- Første landing i Hammerfest skal vere seinast kl. 10:00.

Til Vadsø:

- Siste avgang frå Kirkenes skal vere tidlegast kl. 18:00.
- Siste avgang frå Alta skal vere tidlegast kl. 16:00.
- Siste avgang frå Hammerfest skal vere tidlegast kl. 16:00.

2.1.5 Vardø

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til og frå Kirkenes.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst éin forbindelse til og frå Kirkenes laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Vardø:

- Første landing i Kirkenes skal vere seinast kl. 10:00.

Til Vardø:

- Siste avgang frå Kirkenes skal vere tidlegast kl. 16:00.

2.1.6 Båtsfjord

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til og frå Kirkenes.
- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til og frå Vadsø.

Laurdag–Søndag:

- Det skal vere minst éin forbindelse frå Kirkenes laurdag og søndag samla.
- Det skal vere minst to forbindelsar frå Vadsø laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Tromsø.

Måndag–fredag:

Frå Båtsfjord:

- Første landing i Kirkenes skal vere seinast kl. 09:00.
- Første landing i Vadsø skal vere seinast kl. 08:30.
- Minst éin avgang før kl. 09:00 skal korrespondere med fly til Hammerfest.

Til Båtsfjord:

- Siste avgang frå Kirkenes skal vere tidlegast kl. 17:00.
- Siste avgang frå Vadsø skal vere tidlegast kl. 18:00.
- Minst éin avgang etter kl. 17:00 skal korrespondere med fly frå Hammerfest.

2.1.7 Berlevåg

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til Kirkenes og minst éin dagleg forbindelse frå Kirkenes.
- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til og frå Vadsø.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst éin forbindelse frå Kirkenes laurdag og søndag samla.
- Det skal vere minst éin forbindelse frå Vadsø laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Tromsø.

Måndag–fredag:

Frå Berlevåg:

- Første landing i Kirkenes skal vere seinast kl. 09:00.
- Første landing i Vadsø skal vere seinast kl. 08:30.
- Minst éin avgang før kl. 09:00 skal korrespondere med fly til Hammerfest.

Til Berlevåg:

- Siste avgang frå Kirkenes skal vere tidlegast kl. 17:00.
- Siste avgang frå Vadsø skal vere tidlegast kl. 18:00.
- Minst éin avgang etter kl. 17:00 skal korrespondere med fly frå Hammerfest.

2.1.8 Mehamn

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til og frå Hammerfest.
- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til og frå Vadsø.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst éin forbindelse til og frå Hammerfest laurdag og søndag samla.
- Det skal vere minst éin forbindelse til og frå Vadsø laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Tromsø.

Måndag–fredag:

Frå Mehamn:

- Første landing i Hammerfest skal vere seinast kl. 09:00.
- Første landing i Vadsø skal vere seinast kl. 09:00.
- Minst éin avgang før kl. 09:00 skal korrespondere med fly til Kirkenes.

Til Mehamn:

- Siste avgang frå Hammerfest skal vere tidlegast kl. 17:00.
- Siste avgang frå Vadsø skal vere tidlegast kl. 16:00.
- Minst éin avgang etter kl. 16:00 skal korrespondere med fly frå Kirkenes.

2.1.9 Honningsvåg

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege forbindelsar til og frå Hammerfest.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst éin forbindelse til og frå Hammerfest laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Tromsø.

Måndag–fredag:

Frå Honningsvåg:

- Første landing i Hammerfest skal vere seinast kl. 09:00.
- Minst éin avgang før kl. 10:00 skal korrespondere med fly til Vadsø.

Til Honningsvåg:

- Siste avgang frå Hammerfest skal tidlegast etter kl. 17:00.
- Minst éin avgang etter kl. 16:00 skal korrespondere med fly frå Vadsø.

2.2 Ruteområde 2

2.2.1 Hasvik–Tromsø, Hasvik–Hammerfest

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 7 750 sete per år i kvar retning samla for begge rutene.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 4 500 sete i kvar retning samla for begge rutene.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar til og frå Tromsø.
- Det skal vere minst éin dagleg avgang til og frå Hammerfest.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst éin avgang til og frå Tromsø laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Hasvik:

- Første landing i Tromsø skal vere seinast kl. 10:00.

Til Hasvik:

- Siste avgang frå Tromsø skal vere tidlegast kl. 16:00.

2.2.2 Sørkjosen–Tromsø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 11 000 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 6 500 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Sørkjosen:

- Første landing i Tromsø skal vere seinast kl. 08:30.

Til Sørkjosen:

- Siste avgang frå Tromsø skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.3 Ruteområde 3

2.3.1 Lakselv–Tromsø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 40 000 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 23 250 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst tre daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal være minst tre avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Lakselv:

- Første landing i Tromsø skal vere seinast kl. 08:30.

Til Lakselv:

- Siste avgang frå Tromsø skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.4 Ruteområde 4

2.4.1 Andøya–Bodø, Andøya–Tromsø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 28 750 sete per år i kvar retning samla for begge rutene.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 16 750 sete i kvar retning samla for begge rutene.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal være minst to daglege avgangar i begge retningar for begge rutene.

Laurdag–søndag:

- Det skal være minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla for begge rutene.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Andøya:

- Første landing i Bodø skal være seinast kl. 08:30.
- Første landing i Tromsø skal være seinast kl. 10:00.

Til Andøya:

- Siste avgang frå Bodø skal være tidlegast kl. 17:00.
- Siste avgang frå Tromsø skal være tidlegast kl. 16:00.

2.5 Ruteområde 5

2.5.1 Harstad/Narvik–Tromsø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 18 000 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 10 500 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Harstad/Narvik:

- Første landing i Tromsø skal vere seinast kl. 10:00.

Til Harstad/Narvik:

- Siste avgang frå Tromsø skal vere tidlegast kl. 16:00.

2.5.2 Harstad/Narvik–Bodø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 27 500 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 16 000 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Harstad/Narvik:

- Første landing i Bodø skal vere seinast kl. 08:30.

Til Harstad/Narvik:

- Siste avgang frå Bodø skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.6 Ruteområde 6

2.6.1 Stokmarknes–Bodø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 66 500 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 38 750 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal være minst tre daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal være minst tre avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Stokmarknes:

- Første landing i Bodø skal være seinast kl. 08:30.

Til Stokmarknes:

- Siste avgang frå Bodø skal være tidlegast kl. 17:00.

2.6.2 Stokmarknes–Tromsø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 20 500 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 12 000 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Stokmarknes:

- Første landing i Tromsø skal vere seinast kl. 10:00.

Til Stokmarknes:

- Siste avgang frå Tromsø skal vere tidlegast kl. 16:00.

2.7 Ruteområde 7

2.7.1 Svolvær–Bodø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 72 500 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 42 250 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst tre daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst tre avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Svolvær:

- Første landing i Bodø skal vere seinast kl. 08:30.

Til Svolvær:

- Siste avgang frå Bodø skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.8 Ruteområde 8

2.8.1 Leknes–Bodø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 93 500 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 54 500 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal være minst fire daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal være minst fire avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Leknes:

- Første landing i Bodø skal være seinast kl. 08:30.

Til Leknes:

- Siste avgang frå Bodø skal være tidlegast kl. 17:00.

2.9 Ruteområde 9

2.9.1 Røst–Bodø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 6 500 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 3 750 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal være minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal være minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Røst:

- Første landing i Bodø skal være seinast kl. 10.00.

Til Røst:

- Siste avgang frå Bodø skal være tidlegast kl. 16.00.

2.10 Ruteområde 10

2.10.1 Brønnøysund–Bodø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 20 750 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 12 000 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal være minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal være minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Tromsø.

Måndag–fredag:

Frå Brønnøysund:

- Første landing i Bodø skal være seinast kl. 08.30.

Til Brønnøysund:

- Siste avgang frå Bodø skal være tidlegast kl. 17.00.

2.10.2 Brønnøysund–Trondheim

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 42 750 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 25 000 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst tre daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst tre avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Brønnøysund:

- Første landing i Trondheim skal vere seinast kl. 08:30.

Til Brønnøysund:

- Siste avgang frå Trondheim skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.11 Ruteområde 11

2.11.1 Sandnessjøen–Bodø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 20 500 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 12 000 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal være minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal være minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Tromsø.

Måndag–fredag:

Frå Sandnessjøen:

- Første landing i Bodø skal være seinast kl. 08:30.

Til Sandnessjøen:

- Siste avgang frå Bodø skal være tidlegast kl. 17:00.

2.11.2 Sandnessjøen–Trondheim

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 29 500 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 17 250 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Sandnessjøen:

- Første landing i Trondheim skal vere seinast kl. 08:30.

Til Sandnessjøen:

- Siste avgang frå Trondheim skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.12 Ruteområde 12

2.12.1 Mo i Rana–Bodø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 35 750 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 20 750 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Tromsø.

Måndag–fredag:

Frå Mo i Rana:

- Første landing i Bodø skal vere seinast kl. 08:30.

Til Mo i Rana:

- Siste avgang frå Bodø skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.12.2 Mo i Rana–Trondheim

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 41 250 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 24 000 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst tre daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst tre avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Mo i Rana:

- Første landing i Trondheim skal vere seinast kl. 08:30.

Til Mo i Rana:

- Siste avgang frå Trondheim skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.13 Ruteområde 13

2.13.1 Mosjøen–Bodø

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 15 500 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal være minst 9 000 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal være minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal være minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Tromsø.

Måndag–fredag:

Frå Mosjøen:

- Første landing i Bodø skal være seinast kl. 08:30.

Til Mosjøen:

- Siste avgang frå Bodø skal være tidlegast kl. 17:00.

2.13.2 Mosjøen–Trondheim

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 34 750 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 20 250 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Mosjøen:

- Første landing i Trondheim skal vere seinast kl. 08:30.

Til Mosjøen:

- Siste avgang frå Trondheim skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.14 Ruteområde 14

2.14.1 Rørvik–Trondheim

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 27 000 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 15 750 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Rørvik:

- Første landing i Trondheim skal vere seinast kl. 08:30.

Til Rørvik:

- Siste avgang frå Trondheim skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.14.2 Namsos–Trondheim

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 20 750 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 12 000 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag–fredag:

Frå Namsos:

- Første landing i Trondheim skal vere seinast kl. 08:30.

Til Namsos:

- Siste avgang frå Trondheim skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.15 Ruteområde 15

2.15.1 Røros–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 22 250 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2027 – 31. oktober 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 13 000 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Røros:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00.
- Siste avgang til Oslo skal vere tidlegast kl. 16:00.

Til Røros:

- Første avgang frå Oslo skal vere seinast kl. 10:00.
- Siste avgang frå Oslo skal vere tidlegast kl. 17:00.

Krav til nattparkering

På dette ruteområdet er det eit krav om at flyet skal nattparkere på Røros lufthamn. Dette føreset at flyet må kunne parkere i hangaren på Røros. Dette skuldast at den årlege kvoten for flyavisingskjemikaliar på Røros lufthamn er avgrensa. Tilbydaren bør ved usikkerheit kontakte lufthamna/Avinor for å avklare om den aktuelle flytypen kan nyttiggjere seg av den eksisterande hangaren.

2.16 Ruteområde 16

2.16.1 Florø–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 48 250 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2027 – 31. oktober 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 28 250 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst tre daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst tre avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Florø:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:30.
- Siste avgang til Oslo skal vere tidlegast kl. 16:00.

Til Florø:

- Første avgang frå Oslo skal vere seinast kl. 10:00.
- Siste avgang frå Oslo skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.17 Ruteområde 17

2.17.1 Stord–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 36 500 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2027 – 31. oktober 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 21 250 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Stord:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00.
- Siste avgang til Oslo skal vere tidlegast kl. 16:00.

Til Stord:

- Første avgang frå Oslo skal vere seinast kl. 10:00.
- Siste avgang frå Oslo skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.18 Ruteområde 18

2.18.1 Ørsta-Volda–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 76 000 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2027 – 31. oktober 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 44 250 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst tre daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst tre avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Ørsta-Volda:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00
- Siste avgang til Oslo skal vere tidlegast kl. 16:00

Til Ørsta-Volda:

- Første avgang frå Oslo skal vere seinast kl. 10:00
- Siste avgang frå Oslo skal vere tidlegast kl. 17:00

2.19 Ruteområde 19

2.19.1 Førde–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 61 250 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2027 – 31. oktober 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 35 750 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst tre daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst tre avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Førde:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00.
- Siste avgang til Oslo skal vere tidlegast kl. 16:00.

Til Førde:

- Første avgang frå Oslo skal vere seinast kl. 10:00.
- Siste avgang frå Oslo skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.20 Ruteområde 20

2.20.1 Sogndal–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 38 000 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2024 – 31. oktober 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 22 250 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Sogndal:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00.
- Siste avgang til Oslo skal vere tidlegast kl. 16:00.

Til Sogndal:

- Første avgang frå Oslo skal vere seinast kl. 10:00.
- Siste avgang frå Oslo skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.21 Ruteområde 21

2.21.1 Sandane–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 27 000 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2027 – 31. oktober 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 15 750 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Sandane:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00.
- Siste avgang til Oslo skal vere tidlegast kl. 16:00.

Til Sandane:

- Første avgang frå Oslo skal vere seinast kl. 10:00.
- Siste avgang frå Oslo skal vere tidlegast kl. 17:00.

2.22 Ruteområde 22

2.22.1 Ørsta-Volda-Bergen

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 20 750 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2027 – 31. oktober 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 12 000 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Ørsta-Volda:

- Første landing i Bergen skal vere seinast kl. 09:00.
- Siste avgang til Bergen skal vere tidlegast kl. 16:00.

Til Ørsta-Volda:

- Første avgang frå Bergen skal vere seinast kl. 10:00.
- Siste avgang frå Bergen skal vere etter kl. 16:30.

2.23 Ruteområde 23

2.23.1 Sogndal–Bergen

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 13 000 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2027 – 31. oktober 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 7 500 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Sogndal:

- Første landing i Bergen skal vere seinast kl. 09:00.
- Siste avgang til Bergen skal vere tidlegast kl. 16:00.

Til Sogndal:

- Første avgang frå Bergen skal vere seinast kl. 10:00.
- Siste avgang frå Bergen skal vere tidlegast kl. 16:30.

2.24 Ruteområde 24

2.24.1 Sandane–Bergen

Kapasitet

Per driftsår 1. april 2024 – 31. mars 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 3 500 sete per år i kvar retning.

Siste driftsår 1. april 2027 – 31. oktober 2027

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 2 000 sete i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag–søndag:

- Det skal vere minst éin avgang i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Sandane:

- Første landing i Bergen skal vere seinast kl. 09:00.
- Siste avgang til Bergen skal vere tidlegast kl. 16:00.

Til Sandane:

- Første avgang frå Bergen skal vere seinast kl. 10:00.
- Siste avgang frå Bergen skal vere tidlegast kl. 16:30.

3. Billettpris

Maksimal billettpris, fullt fleksibel éin veg (maksimalpris), skal i driftsåret som tek til 1. april 2024, ikkje overstige følgjande beløp:

Tabell 1. Maksimalprisar ruteområde 1

Til	Alta	Berlevåg	Båtsfjord	Hammerfest	Honningsvåg	Kirkenes	Mehamn	Vadsø	Vardø	Tromsø
Frå										
Alta		817	843	506	645	857	755	832		
Berlevåg	817		225	739	574	607	449	530		
Båtsfjord	843	225		786	630	551	512	474		
Hammerfest	506	739	786		530	861	660	811		
Honningsvåg	645	574	630	530		755	485	689		
Kirkenes	857	607	551	861	755		676	316	512	1196
Mehamn	755	449	512	660	485	676		601		
Vadsø	832	530	474	811	689	316	601			
Vardø						512				
Tromsø						1196				

Tabell 2. Maksimalprisar ruteområde 2–14

Rute – til og frå	Maksimalpris
Hasvik–Tromsø	650 kr
Hasvik–Hammerfest	470 kr
Sørkjosen–Tromsø	506 kr
Lakselv–Tromsø	983 kr
Andenes–Bodø	979 kr
Andenes–Tromsø	726 kr
Harstad/Narvik–Tromsø	819 kr
Harstad/Narvik–Bodø	837 kr
Stokmarknes–Bodø	798 kr

Stokmarknes–Tromsø	903 kr
Svolvær–Bodø	702 kr
Leknes–Bodø	695 kr
Røst–Bodø	698 kr
Brønnøysund–Bodø	952 kr
Brønnøysund–Trondheim	1 016 kr
Sandnessjøen–Bodø	822 kr
Sandnessjøen–Trondheim	1 140 kr
Mo i Rana–Bodø	706 kr
Mo i Rana–Trondheim	1 270 kr
Mosjøen–Bodø	839 kr
Mosjøen–Trondheim	1 122 kr
Namsos–Trondheim	748 kr
Rørвик–Trondheim	831 kr

Tabell 3. Maksimalprisar ruteområde 15–24

Rute – til og frå	Maksimalpris
Røros–Oslo	1 254 kr
Florø–Oslo	1 503 kr
Stord–Oslo	1 191 kr
Ørsta–Volda–Oslo	1 469 kr
Førde–Oslo	1 386 kr
Sogndal–Oslo	1 186 kr
Sandane–Oslo	1 405 kr
Ørsta–Volda–Bergen	1 124 kr
Sogndal–Bergen	931 kr
Sandane–Bergen	1 030 kr

For påfølgjande driftsår skal maksimalprisen justerast 1. april innanfor ramma av tolv månadersendinga i konsumprisindeksen (KPI) i februar same året. Statistisk sentralbyrå offentliggjør KPI i mars (<http://www.ssb.no>).

Operatøren skal tilby billetter gjennom minst éin salskanal til ein pris som ikkje overstig maksimalprisen.

Maksimalprisen gjeld òg for billetter som vert selde av andre selskap som operatøren kontrollerer. Operatøren er ansvarleg for at også slike tilbydarar rettar seg etter maksimalprisen.

Maksimalprisen skal vere inkludert alle skattar, avgifter og gebyr til det offentlege, og alle andre prispåslag (servicegebyr o.a.) som operatøren legg på prisen i samband med utskriving av billetten.

Maksimalprisen er til kvar tid avgrensa nedover til det som er summen av passasjeravhengige skattar, avgifter og gebyr til det offentlege.

4. Reglar om sosiale rabattar

4.1 Personar som er omfatta

På flyruter der Samferdsledepartementet kjøper tenester etter forplikingar til offentleg tenesteyting, skal følgjande persongrupper ha krav på sosial rabatt:

- a. Personar som har fylt 67 år på utreisedagen.
- b. Blinde som har fylt 16 år.
- c. Personar som har fylt 16 år og har uførepensjon i medhald av lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdlova) kapittel 12, eller personar som tek imot tilsvarende ytingar frå anna EØS-land.
- d. Elevar over 16 år ved spesialskular for høyrselshemma.
- e. Medfølgjande ektefelle/sambuar utan omsyn til alder, eller ein person som må følgje den som har rett til rabatt etter a)–d). Den som har rett til rabatt, avgjer sjølv behovet for følgje.
- f. Personar som ikkje har fylt 16 år på utreisedagen.

4.2 Sosial rabatt

Sosial rabatt for personar omfatta av punkt 4.1 skal utgjere 50 prosent av maksimal billettpris, fullt fleksibel éin veg (maksimalpris), sjå punkt 3, avgrensa nedover til å dekke inn alle passasjeravhengige skattar, avgifter og gebyr til det offentlege.

4.3 Unntak for reiser betalt av Folketrygda mv.

Sosial rabatt skal ikkje ytast dersom reisa vert betalt av Folketrygda eller annan statleg instans.

4.4 Barn under to år

Vaksen person (over 16 år) skal ha rett til å ta med seg barn under to år gratis så sant barnet ikkje tek opp eit eige sete og barn og vaksen reiser saman.

4.5 Dokumentasjon

Ved kjøp av billett kan det krevjast at dei reisande viser følgjande dokumentasjon:

- a. Person som nemnt i punkt 4.1 bokstav a) må vise identifikasjon med bilete og fødselsdato.
- b. Personar som nemnt i punkt 4.1 bokstav b) eller c) må vise stadfesting eller tilleggsinformasjon frå Folketrygda eller Noregs Blindforbund. Passasjerar frå andre EØS-land må vise tilsvarende dokumentasjon frå heimlandet.
- c. Person som nemnt i punkt 4.1 bokstav d) må vise skulebevis og erklæring frå Folketrygda om rett til grunnstønad eller hjelpestønad eller tilsvarende stønad frå anna EØS-land.

5. Rutedrift

5.1 Ruteprogram

Operatøren skal ta omsyn til publikum sin etterspurnad etter flyreiser.

5.2 Heilag dagar

Det er ikkje trafikkplikt 1. juledag og langfredag.

På følgjande dagar kan ruteprogrammet reduserast og tilpassast etterspurnaden: nyttårsaftan, nyttårsdag, 1. påskedag, skjærtorsdag, 1. mai, Kristi himmelfartsdag, 1. pinsedag, 2. pinsedag, 17. mai, julaftan, 2. juledag, og to valfrie dagar.

Det skal det vere minst éin avgang i begge retningar desse dagane.

Dei vanlege krava til rutetid og mellomlandingar gjeld ikkje på desse dagane.

5.3 Mellomlanding

Nord-Noreg (ruteområde 1–14)

Ingen avgangar skal ha meir enn ei mellomlanding, med unntak av avgangar i ruteområde 1, der fleire mellomlandingar er tillate. Ved mellomlanding skal overgangstid ikkje overstige 60 minutt. Samla reisetid skal ikkje overstige 3 timar, med unntak av ruteområde 1, der samla reisetid ikkje skal overstige 4 timar.

Ved krav til korrespondanse med flyruter til og frå Oslo og Tromsø, vert det forutsett at det skal vere maksimalt eitt flybyte undervegs.

Sør-Noreg (ruteområde 15–24)

Ingen avgangar skal ha meir enn ei mellomlanding. Ved mellomlanding skal overgangstid ikkje overstige 60 minutt.

5.4 Delt kapasitet mellom to destinasjonar

Der to ruter med forplikting deler kapasitet, kan operatøren fordele billettsalet mellom de to rutene, så lenge operatøren oppfyller det samla kapasitetskravet. Operatøren kan selje billettar etter først-til-mølla-prinsippet.

Det er tillate å kombinere ruter med forpliktingar med ruter utan slike forpliktingar. Operatøren skal då sørge for at den faktiske kapasiteten på ruta med forpliktingar svarer til påkravd minimumskapasitet.

5.5 Trykkabin

Operatøren skal av omsyn til regularitet bruke fly med trykkabin på alle flygingar.

VEDLEGG 2. KONTRAKT OM RUTEFLYGING

I samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) 1008/2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet, artikkel 16, og forskrift om lufttransporttenester i EØS er det inngått kontrakt mellom [] (heretter kalla "operatøren") og Samferdselsdepartementet om drift av flyruta/flyrutene som nemnt i punkt 2 nedanfor.

1. Dokument som inngår i kontrakten

I kontrakten inngår desse dokumenta:

1. Desse generelle kontraktsvilkåra
2. Forpliktingane til offentleg tenesteyting (vedlegg 1 til prosedyrereglene for flyrutekjøp)
3. Tilbodet frå operatøren

Eventuelle endringar i kontrakten skal gjerast med skriftleg tilleggskontrakt.

2. Kontrakten gjeld følgjande rute(r):

3. Kontraktsperiode

Kontrakten gjeld frå 1. april 2024 til 31. oktober 2028 for flyrutene i Nord-Noreg og 1. april 2024 til 31. oktober 2027 for Sør-Noreg, sjå vedlegg 1 punkt 1.

4. Einerett

Kontrakten gir operatøren einerett til å trafikkere ruta/rutene som nemnt i punkt 2 i kontraktsperioden.

5. Krav til drifta

- 5.1 Operatøren pliktar å utføre drifta i samsvar med luftfartslova med tilhøyrande forskrifter, arbeidsmiljøloven mv., andre reglar på området og eventuelle vedtak og pålegg frå offentlege styresmakter i medhald av slike reglar.

Plikta til å utføre drifta i samsvar med norske lover, forskrifter og vedtak gjeld alle som er med på å yte dei tenestene som er omfatta av kontrakten. Plikta gjeld både for arbeidstakarar hos operatøren og hos eventuelle underleverandørar. Underleverandørane sine brot på pliktene reknast som brot på operatøren sine plikter etter kontrakten.

- 5.2 Kravet i punkt 5.1 betyr mellom anna:

- a) at operatøren ikkje kan nytte personell i strid med arbeidsmiljøloven § 1-8 på dei flygingane kontrakten gjeld
- b) at flygande personell som er utsende arbeidstakarar i tråd med arbeidsmiljølova § 1-7 og utsendingsforskrifta skal ha alle dei rettane som følgjer av desse reglane.
- c) dersom ein tariffavtale vert allmenngjort medan kontrakten løper, har personellet krav på lønn og andre ytingar omfatta av allmenngjeringa når den trer i kraft.

Eventuelle auka kostnadar som følgje av at tariffavtale vert allmenngjort skal ikkje gi grunnlag for reforhandling som nemnt i punkt 9.1.

5.3 Operatøren skal sørge for at grunnleggande fagforeiningsrettigheter og retten til kollektive forhandlingar, slik det følger av bl.a. ILO-konvensjon nr. 87 og 98, er ivaretatt i egen verksemd og for eventuelle underleverandørar.

5.4 Operatøren skal utføre drifta på den måten og med det produksjonsvolumet han har ført opp i tilbodet i heile kontraktperioden.

Operatøren har likevel rett til å justere ned setekapasitet dersom gjennomsnittleg kabinfaktor på enkeltstrekningar er under 35 prosent. Operatøren kan redusere setekapasiteten med inntil 25 prosent på desse strekningane frå første dag etter at måleperioden er omme.

For første driftsår er måleperioden 1. april 2024 til 31. mars 2025.

Sjølv om operatøren reduserer setekapasiteten, skal krava til tal på daglege flygingar og mellomlandingar gjelde.

5.5 Påkravd regularitet er minimum 98,5 prosent. Samferdselsdepartementet kan sanksjonere operatøren etter reglane i punkt 7.5 ved brot på dette kravet.

5.6 Operatøren har sjølv ansvaret å til ein kvar tid ha eit ruteprogram som tilfredsstillar krava etter forplikingane til offentleg tenesteyting. Ruteprogrammet skal innehalde desse opplysningane om alle rutene som er omfatta av avtalen:

- 1) Dagar med rutetraffic.
- 2) Tur-retur-reiser i alt per dag.
- 3) Kapasiteten på ruta.

Operatøren skal syte for å innhente synspunkt frå aktuelle fylkeskommunar og kommunar, samt lufthamnoperatør, i fastsettelsen av første ruteprogram og ved større endringar undervegs i kontraktperioden.

5.7 Operatøren skal sende ruteprogrammet som til kvar tid er gjeldande til Samferdselsdepartementet til orientering.

- 5.8 Operatøren kan søkje Samferdselsdepartementet om lov til å gjere endringar i produksjonsvolumet som er avtalt etter reglane i punkt 5.4. Ved handsaminga vil Samferdselsdepartementet vektleggje om endringa gir eit like godt eller betre tilbod til dei reisande samla sett.
- 5.9 Operatøren kan søkje Samferdselsdepartementet om lov til å gjere mindre avvik frå forpliktingane til offentleg tenestyting. Departementet kan ved handsaming av søknaden mellom anna leggje vekt på om forholda har endra seg sidan kontrakten vart signert.
- 5.10 Samferdselsdepartementet opnar for at operatøren i løpet av kontraktsperioden kan ta i bruk andre flytypar, og oppfordrar operatøren til å sjå på moglegheiter for å ta bruk null- og lågutsleppsfly, dersom produksjonsvolumet som er avtalt tillét det, eller om det er i samsvar med endringar som er gjort i medhald av punkt 5.4, 5.8 og 5.9. Dersom operatøren planlegg å ta i bruk andre flytypar enn det operatøren har ført opp i tilbodet, skal operatøren i god tid i førevegen gå i dialog med oppdragsgjevar. Endring av flytype føreset samtykke frå Samferdselsdepartementet.
- 5.11 Operatøren kan påleggjast å ta med postsaker mot vederlag etter reglane i postlova § 16. Fastsetjing av vederlag for slike pålegg skal ikkje ha nokon innverknad på kompensasjonskrav som følgjer av denne avtalen, jf. føresegnene i punkt 7.
- 5.12 Operatøren står til kvar tid ansvarleg for å oppfylle driftskrava som følgjer av føresegnene i konkurransedokumenta og kontrakten.
- Deriblant pliktar operatøren for eiga rekning å skaffe erstatningsmateriell og/eller erstatningspersonell ved driftsavbrot. Dersom trafikkopplegget ikkje kan gjennomførast med lufttransport, pliktar operatøren å sørgje for alternativ transport der dette er mogeleg og formålstenleg for passasjerane.
- Ved større avvik frå den avtalte drifta skal operatøren straks varsle Samferdselsdepartementet og skriftleg opplyse om årsaka. Operatøren skal òg varsle departementet om avbøtande tiltak som er sett i verk.
- 5.13 Flygingane som er omfatta av kontrakten, kan ikkje ha andre selskapskodar enn tilbydaren sin og kan ikkje inngå i "code-sharing"-ordningar med andre flygingar.
- 5.14 Flygingane som er omfatta av kontrakten skal utførast av tilbydaren sjølv. Leige av luftfartøy med mannskap ("wet-lease") er berre unntaksvis tillat, og berre dersom oppdragsgjevar aksepterer dette på førehand.

- 5.15 Operatøren pliktar å sjå til at alle som arbeider for operatøren, eller opptre på oppdrag for operatøren, og som har som oppgåve å opptre overfor passasjerane, skal beherske enten eit skandinavisk språk eller engelsk.

6. Billettprisar, rabattar, salskanalar og vilkår

- 6.1 Maksimal billettpris, fullt fleksibel éin veg (maksimalprisen), skal i første driftsår, 1. april 2024 til 31. mars 2025 ikkje overstige det beløpet som er fastsett for den aktuelle ruta i punkt 3 i forplikningane til offentleg tenesteyting. Maksimalprisen skal i avtaleperioden ikkje falle under nivået på passasjeravhengige skattar, avgifter og gebyr til det offentlege.

For påfølgjande driftsår skal maksimalprisen justerast 1. april i tråd med tolv månaders endringa i konsumprisindeksen (KPI) i februar same året. Statistisk sentralbyrå offentliggjør KPI i mars (<http://www.ssb.no>).

- 6.2 Operatøren skal tilby billettar gjennom minst éin salskanal til ein pris som ikkje overstig maksimalprisen.

Maksimalprisen gjeld òg for billettar som vert selde av andre selskap som operatøren kontrollerer. Operatøren har ansvaret for at også slike tilbydarar rettar seg etter maksimalprisen.

Maksimalprisen omfattar alle skattar, avgifter og gebyr til det offentlege og alle andre prispåslag (servicegebyr o.a.) som operatøren legg på prisen i samband med utskriving av billetten.

- 6.3 Dersom operatøren deltek i eit lovleg samarbeid med andre selskap om rabattar, gjennomgåande takstar, overgangstider for passasjerar eller gjennomgåande innsjekking av billettar og bagasje, pliktar operatøren å gjere det som er praktisk og rettsleg mogleg for å tilby liknande vilkår til passasjerar på ruter omfatta av kontrakten som har overgang til eller frå andre ruter som i utgangspunktet ikkje er omfatta av slike ordningar. Det same gjeld dersom operatøren einseitig tilbyr slike vilkår, utan at dei er ein del av eit samarbeid med andre selskap.

- 6.4 Alle vilkåra operatøren har for overgang av passasjerar til og frå andre selskap sine flygingar, mellom anna overgangstider og gjennomgåande reiser (billetter og bagasje), skal vere objektive og ikkje-diskriminerande.

- 6.5 Bonuspoeng frå lojalitets- eller bonusprogram kan verken tenast opp eller takast ut på flygingane som er omfatta av avtalen.

- 6.6 Operatøren pliktar å yte sosiale rabattar i samsvar med punkt 4 i forpliktingane til offentlig tenesteyting, jf. vedlegg 1.
- 6.7 Operatøren skal tilby passasjerane gjennomgåande reiser (billettar og bagasje) til naturlege vidare innanlands forbindelsar.
- 6.8 Operatøren skal sørge for at barn over 5 år skal kunne reise alene på rutene.
- 6.9 Operatøren skal i løpet av første driftsår, 1. april 2024 – 31. mars 2025, gjere greie for om det er mogleg, og i så fall korleis, ein kan vise forventta CO₂-utslepp og moglegheit for kjøp av klima-/miljøkompensasjon for reisa i bestillingsaugeblikket for reisa, i salskanalar som operatøren kontrollerer, og leggje fram ein plan for utvikling og implementering av dette.

7. Betaling av kompensasjon, risikodeling og anna

- 7.1 Operatøren har krav på følgjande kompensasjon frå Samferdselsdepartementet for ruta/rutene nemnt i punkt 2:

- for 1. driftsår:	_____ kr
- for 2. driftsår:	_____ kr
- for 3. driftsår:	_____ kr
- for 4. driftsår:	_____ kr
- for 5. driftsår:	_____ kr

Siste driftsår går frå 1. april 2027 til 31. oktober 2027 for ruteområda i Sør-Noreg (4. driftsår) og frå 1. april 2028 til 31. oktober 2028 for ruteområda i Nord-Noreg (5. driftsår).

For første driftsår vert det ikkje gjort justeringar i kompensasjonen

For dei neste driftsåra skal kompensasjonsbeløpet i tilbudsbudsjettet reknast om i tråd med tolv månadersendinga i konsumprisindeksen (KPI) frå Statistisk sentralbyrå i februar same året. Dette inkluderer alle postane i tilbudsbudsjettet med unntak av post 23–25.

Det vert ikkje gjort endringar i kompensasjonen som følgje av at produksjonsvolumet er justert ned i medhald av punkt 5.4 andre til fjerde avsnitt.

- 7.2 Ein tek atterhald om at Stortinget ved handsaming av dei årlege budsjetta stiller dei naudsynte midlane til disposisjon for Samferdselsdepartementet til å dekkje kompensasjonskrava.
- 7.3 Operatøren får behalde alle inntekter som trafikktilbodet genererer. Skulle inntektene verte større, eller utgiftene mindre, enn det som er lagt til grunn i budsjettet som følgde med tilbodet, får operatøren behalde mellomlegget. Tilsvarande har Samferdselsdepartementet ikkje plikt til å kompensere for eit eventuelt dårlegare resultat enn budsjettet skulle tilseie.
- 7.4 Alle offentlege avgifter, også luftfartsavgifter, skal betalast av operatøren.
- 7.5 Dersom talet på kanselleringar, av grunnar som operatøren kunne ha unngått ved å treffe alle rimelege tiltak, overstige 1,5 prosent av det oppsette talet på flygingar i ruteprogrammet, får han ikkje kompensasjon for dei av kanselleringane som overstig 1,5 prosent. Sjå punkt 5.5.
- 7.6 Dersom tal på tilbydd setekapasitet per rute i eit driftsår er lågare enn det avtalte talet på tilbydd setekapasitet, kan kompensasjonsbeløpet for ruta avkortast tilsvarande.
- 7.7 Samferdselsdepartementet betalar ut kompensasjonen etterskotsvis i tolv månadlege pro rata beløp per driftsår. Med sikte på å fastsetje eventuelle reduksjonar i kompensasjonen, kan Samferdselsdepartementet vente med siste utbetaling fram til rapport frå operatøren i samsvar med punkt 8.2 er lagt fram og gjennomgang som nemnt i punkt 8.7, slik at eventuelle reduksjonar i kompensasjonen kan gjerast.

8. Innsynsrett og rapporteringsplikter

- 8.1 Innan 15. mai 2025 og i påfølgande driftsår skal operatøren uoppmoda sende Samferdselsdepartementet revidert rekneskap for førre rekneskapsår, både for ruta/rutene i denne kontrakten og for den totale verksemda.
- 8.2 Kvart kvartal skal operatøren sende ein rapport til Samferdselsdepartementet som skal innehalde opplysningar om:
1. Rekneskap for rutene (tilsvarande formatet i vedlegg 4).
 2. Driftsavbrot i perioden og ei utgreiing om årsak(ar).
 3. Ruta/rutene er punktleg(e) (prosentdel avgangar innanfor 15 minutt etter planlagd avgangstid).
 4. Regularitet per rute (prosentdel kansellerte flygingar og årsak) – det skal gå klart fram kva avgangar som er innstilte av grunnar som nemnt i punkt 7.5.

5. Trafikkomfang per rute (tal på passasjerar og kabinfaktor).
6. Passasjerinntekter, prosentdel passasjerar i C-klasse, prosentdel passasjerar i transfer til/frå andre flyruter, frakt- og postinntekter.
7. Utført produksjon (tal på setekilometer og tonnkilometer, landingar og flytimar).
8. Gjennomsnittleg billettpris per rute.
9. Tal på tilbydde sete per rute.
10. CO₂-utslepp og drivstoffbruk per ruteområde, og fordeling mellom ikkje-kvotepliktige og kvotepliktige ruter.

Samferdselsdepartementet kan òg påleggje operatøren å gi andre opplysningar i rapportane.

Rapportane skal vere mottekne av Samferdselsdepartementet seinast den 15. i den andre månaden etter den siste av dei tre månadene rapporten gjeld – første gong 15. august 2024.

- 8.3 Operatøren skal utan unødig opphald informere Samferdselsdepartementet dersom det oppstår vesentlege avvik mellom det trafikkomfanget som låg til grunn for tilbodet, og det faktiske trafikkomfanget.
- 8.4 I medhald av punkt 6.1 andre avsnitt skal operatøren varsle Samferdselsdepartementet om endring av maksimaltakstane seinast idet dei trer i kraft.
- 8.5 Trafikkopplysningar som Samferdselsdepartementet har fått i samsvar med punkt 8.2 nr. 2–10, er å rekne som offentlig informasjon til ein kvar tid.
- 8.6 Samferdselsdepartementet kan når som helst be operatøren utlevere opplysningar som har sakleg tilknytning til kontraktforholdet, medrekna overhalde av arbeidsmiljølovens gjeldande reglar om tilsetjingstilhøve mv. Dersom Samferdselsdepartementet finn det nødvendig, kan det krevje at opplysningane skal vere godkjende av revisor. Det kan setjast ein frist for å utlevere opplysningane.
- 8.7 Departementet skal, saman med operatøren, ha rett til å gjennomgå det arbeidet som er utført etter kontrakten, innan tolv veker etter at kontraktperioden er omme. Samferdselsdepartementet kan i så fall halde tilbake kompensasjon etter punkt 7.7 andre punktum.

9. Reforhandling/ending

- 9.1 Dersom det i kontraktperioden skjer vesentlege eller uføresette endringar i føresetnadene som ligg til grunn for denne kontrakten, kan kvar av partane krevje forhandlingar om ending av kontrakten. Eventuelle endringar må ikkje innebere at innhaldet i kontrakten vert vesentleg annleis enn den opphavlege kontrakten. Retten til å krevje forhandlingar inneber ikkje avgrensingar i retten til å gjere misleghaldsverknader gjeldande etter denne kontrakten eller vanlege kontraktrettslege reglar.
- 9.2 Vesentlege endringar i skattar og avgifter skal alltid gi grunnlag for reforhandling som nemnt i punkt 9.1.
- 9.3 Samferdselsdepartementet kan krevje å justere maksimal billettpris, sjå punkt 6.1, etter at avtalen er inngått. For endringar i rutedrift eller andre føringar for avtalen kan Samferdselsdepartementet krevje forhandlingar. Operatøren kan krevje justeringar i vederlaget som følgje av endringane. Justeringane skjer i samsvar med kostnader og inntekter for å stille operatøren i same økonomiske situasjon som før endringane.
- 9.4 Partane kan krevje vederlagsjustering for endringar i drivstoffkostnadene, føresett at dei faktiske kostnadene avvik vesentleg frå kostnadene som ble lagt til grunn på tilbodstidspunktet. Vederlagsjusteringa kan gjerast gjeldande for resten av kontraktperioden eller for ein kortare periode og skal justerast i samsvar med dei faktiske kostnadsendingane som må kunne dokumenterast.
- 9.5 Dersom nye krav i lov eller forskrift eller pålegg frå luftfartsstyresmakta fører til at ein landingsplass må brukast på ein annan måte enn operatøren har føresett, skal partane prøve å forhandle fram endringar i kontrakten som gjer at operatøren kan vidareføre drifta i resten av kontraktperioden. Vert ikkje partane samde, har operatøren krav på erstatning etter reglane om nedlegging og stenging i punkt 11.4 så langt dei passar.
- 9.6 Dersom Samferdselsdepartementet trur at krav om reforhandling ikkje vil føre fram, kan det i staden vedta å leggje ruta/rutene ut på ny konkurranse.
- 9.7 Samferdselsdepartementet opnar for å inngå dialog om å fase inn null- og lågutsleppsfly undervegs i kontraktperioden. Dette føreset at operatøren gjennom ein søknad har klare og realistiske planar for korleis dette kan gjerast på ein eller fleire av rutene omfatta av punkt 2. Ved handsaminga av søknaden vil Samferdselsdepartementet vurdere om ei slik løysning er tenleg sett opp mot andre

aktuelle verkemiddel for å oppnå målet om å fase inn null- og lågutsleppsfly i den regionale luftfarten.

10. Sanksjonar, retting mv.

10.1 Samferdselsdepartementet har rett til å foreta trekk i kompensasjonen dersom operatøren bryt gjeldande lovar, forskrifter eller vedtak, jf. punkt 5.1 og 5.2, og forpliktingar som følgjer av kontraktsvilkåra eller av forpliktingane til offentleg tenesteyting når det ikkje finst meir spesielle føresegner om det andre stader i kontrakten.

Utmålinga av trekket skal særleg ta omsyn til den økonomiske fordelten operatøren har hatt av si handling samanlikna med om han hadde retta seg etter kontraktsvilkåra eller forpliktingane til offentleg tenesteyting.

Samferdselsdepartementet kan varsle om, eller sette fram, krav etter føresegna her så snart det har motteke informasjon som tyder på eller dokumenterer kontraktsbrot etter første avsnitt, og uavhengig av tidspunktet for betaling av kompensasjon.

Føresegna her skal ikkje vere til hinder for krav som følgjer av allmenne reglar om skadebot eller kontraktsbrot.

10.2 Dersom operatøren rapporterer mangelfullt eller for seint etter føresegnene i punkt 8, har Samferdselsdepartementet rett til å halde tilbake kompensasjon frem til forholdet er retta.

10.3 Dersom flymateriellet som operatøren brukar er involvert i ei luftfartsulykke eller ei alvorleg luftfartshending, kan Samferdselsdepartementet krevje at flymateriellet ikkje vært nytta før undersøkingsorganet er ferdig med å undersøkje ulykka eller hendinga og luftfartsstyresmakta har hatt høve til å vurdere om det involverte materiellet er i forsvarleg stand.

10.4 Mogelegheitene til å rette medfører ikkje avgrensingar i retten til å gjere misleghaldsverknader gjeldande.

10.5 Skulle det inntreffe ein ekstraordinær situasjon som ligg utanfor partanes kontroll, som gjer det umogleg å oppfylle plikter etter denne avtalen, og som etter norsk rett må reknast som *force majeure*, skal motparten varslast om dette så raskt som mogleg. Den råka parten sine forpliktingar suspenderast så lenge den ekstraordinære situasjonen varer. Den andre part si motyting suspenderast i same tidsrom.

11. Oppseiing, heving og andre grunnar til opphøyr

- 11.1 Med dei avgrensingane som følgjer av preceptorisk insolvenslovgiving, kan Samferdselsdepartementet seie opp kontrakten med omgåande verknad dersom operatøren vert insolvent, innleier gjeldsforhandlingar eller går konkurs. Likeins kan Samferdselsdepartementet seie opp kontrakten med omgåande verknad i dei andre tilfella som er omhandla i § 21 andre ledd i forskrift om lufttransporttenester i EØS.
- 11.2 Samferdselsdepartementet kan seie opp kontrakten med omgåande verknad dersom operatøren mister eller ikkje får fornya lisensen.
- 11.3 Dersom operatøren på grunn av *force majeure* eller andre forhold som han ikkje rår over, sjå punkt 10.5, har vore ute av stand til å oppfylle kontraktpliktene sine i meir enn fire av dei seks siste månadene, kan kontrakten seiast opp av begge partar med éin månads skriftleg varsel. Kvar av partane dekker sine egne kostnader knytte til avslutning av avtaleforholdet. Samferdselsdepartementet betaler avtalt pris for den del av leveransen som var kontraktmessig levert før avtalen vart avslutta. Partane kan ikkje rette andre krav mot kvarandre som følgje av avslutning av avtalen etter denne føresegna. Manglande oppfylling som følgje av nedlegging eller stenging av landingsplassar er regulert i punkt 11.4.
- 11.4 Dersom Stortinget vedtek å leggje ned ein landingsplass, eller dersom ein landingsplass vert stengd som følgje av pålegg frå luftfartsstyresmakta, fell dei ordinære kontraktpliktene mellom partane bort frå det tidspunktet landingsplassen faktisk vert lagd ned eller stengd.
- Dersom det går meir enn eitt år frå operatøren vert gjort kjend med nedlegginga, til landingsplassen faktisk vert lagd ned eller stengd, har ikkje operatøren krav på erstatning for økonomisk tap som han lir som følgje av at kontrakten vert avslutta. Dersom det nemnde tidsrommet er kortare enn eitt år, har operatøren krav på å bli stilt i same økonomiske situasjon som han hadde vore i om drifta var blitt vidareført i eitt år frå det tidspunktet han vert gjort kjend med nedlegginga eller stenginga, alternativt fram til 31. oktober 2027/2028 dersom denne datoen fell tidlegare.
- 11.5 Ved vesentleg misleghald kan kontrakten hevast med omgåande verknad.

12. Tvistemål

Usemjje om forståinga av kontrakten skal søkjast løyst gjennom forhandlingar. Fører ikkje forhandlingane fram, kan kvar av partane leggje saka fram for dei ordinære

domstolane til avgjerd, med mindre partane vert samde om å avgjere saka ved skilssdom.

Oslo tingrett er verneeting for alle tvistemål i samband med denne kontrakten med mindre partane vert samde om anna.

13. Overføring av kontraktansvar

Samferdselsdepartementet sine rettar og pliktar etter avtalen kan overførast til ei anna offentlig myndigheit som då vil tre inn i kontrakten på same vilkår som Samferdselsdepartementet. Operatøren vil i så fall bli orientert skriftleg om dette.

Operatøren kan berre overdra sine rettar og plikter etter avtalen med skriftleg samtykke frå Samferdselsdepartementet. Dette gjelder også dersom operatøren slåast saman med eit anna selskap, delast i fleire selskap eller dersom overdraginga skjer til eit dotterselskap eller eit anna selskap i same konsern.

14. Signering

Stad: _____ Stad: _____

Dato: _____ Dato: _____

For Samferdselsdepartementet :

For operatøren:

VEDLEGG 3. TILBODSSKJEMA

**Innbyding til konkurranse
Drift av regionale ruteflygingar i Noreg frå
1. april 2024 – 31. oktober 2027/2028**

Kompensasjonsbeløpa som skal skrivast i skjemaet skal gjelde for heile kontraktperioden basert på prisnivået for det første driftsåret (1. april 2024 – 31. mars 2025).

1. Opplysningar om tilbydar

Tilbydars namn	
Adresse	
Telefon	
E-post	
Kontaktperson(ar)	

2. Oversikt over innleverte tilbud ved spesifikasjon av kompensasjonskrav for hele kontraktperioden basert på prisnivået for det første driftsåret (1. april 2024 – 31. mars 2025).

Ruter med avtaleperiode 1. april 2024 – 31. oktober 2028

Nr	Tilbudet gjeld:	<i>Behov for kompensasjon, jf. post 26 i tilbudsbudsjettet (i NOK 1000)</i>
1	<i>Ruteområde 1</i>	
2	<i>Ruteområde 2</i>	
3	<p><i>Kombinasjon a:</i> <i>Kombinasjon av ruteområde 1 og 2</i></p> <p><i>Tilbydar som byr på kombinasjon a (nummer 3), må òg by på ruteområde 1 og 2 separat (nummer 1 og 2). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Ruteområde 1, dersom tildelt kombinasjon 1 og 2</i>	
	<i>Ruteområde 2, dersom tildelt kombinasjon 1 og 2</i>	
	<i>Sum 1 og 2</i>	
4	<i>Ruteområde 3</i>	
5	<i>Ruteområde 4</i>	
6	<p><i>Kombinasjon b:</i> <i>Kombinasjon av ruteområde 3 og 4</i></p>	

	<i>Tilbydar som byr på kombinasjon b (nummer 6), må òg by på ruteområde 3 og 4 separat (nummer 4 og 5). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i>	
	<i>Ruteområde 3, dersom tildelt kombinasjon 3 og 4</i>	
	<i>Ruteområde 4, dersom tildelt kombinasjon 3 og 4</i>	
	<i>Sum 3 og 4</i>	
7	<i>Ruteområde 5</i>	
8	<i>Kombinasjon c:</i> <i>Kombinasjon av ruteområde 3 og 5</i> <i>Tilbydar som byr på kombinasjon c (nummer 8), må òg by på ruteområde 3 og 5 separat (nummer 4 og 7). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i>	
	<i>Ruteområde 3, dersom tildelt kombinasjon 3 og 5</i>	
	<i>Ruteområde 5, dersom tildelt kombinasjon 3 og 5</i>	
	<i>Sum 3 og 5</i>	
9	<i>Kombinasjon d:</i> <i>Kombinasjon av ruteområde 4 og 5</i> <i>Tilbydar som byr på kombinasjon d (nummer 9), må òg by på ruteområde 4 og 5 separat (nummer 5 og 7). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i>	
	<i>Ruteområde 4, dersom tildelt kombinasjon 4 og 5</i>	
	<i>Ruteområde 5, dersom tildelt kombinasjon 4 og 5</i>	
	<i>Sum 4 og 5</i>	
10	<i>Kombinasjon e:</i> <i>Kombinasjon av ruteområde 3, 4 og 5</i>	

	<p><i>Tilbydar som byr på kombinasjon e (nummer 10), må òg by på ruteområde 3, 4 og 5 separat (nummer 4, 5 og 7) og kombinasjon b, c og d (nummer 6, 8 og 9). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Ruteområde 3, dersom tildelt kombinasjon 3, 4 og 5</i>	
	<i>Ruteområde 4, dersom tildelt kombinasjon 3, 4 og 5</i>	
	<i>Ruteområde 5, dersom tildelt kombinasjon 3, 4 og 5</i>	
	<i>Sum 3, 4 og 5</i>	
11	<i>Ruteområde 6</i>	
12	<i>Ruteområde 7</i>	
13	<p><i>Kombinasjon f:</i></p> <p><i>Kombinasjon av ruteområde 6 og 7</i></p> <p><i>Tilbydar som byr på kombinasjon f (nummer 13), må òg by på ruteområde 6 og 7 separat (nummer 11 og 12). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Ruteområde 6, dersom tildelt kombinasjon 6 og 7</i>	
	<i>Ruteområde 7, dersom tildelt kombinasjon 6 og 7</i>	
	<i>Sum 6 og 7</i>	
14	<i>Ruteområde 8</i>	
15	<p><i>Kombinasjon g:</i></p> <p><i>Kombinasjon av ruteområde 6 og 8</i></p> <p><i>Tilbydar som byr på kombinasjon g (nummer 15), må òg by på ruteområde 6 og 8 separat (nummer 11 og 14). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	

	<i>Ruteområde 6, dersom tildelt kombinasjon 6 og 8</i>	
	<i>Ruteområde 8, dersom tildelt kombinasjon 6 og 8</i>	
	<i>Sum 6 og 8</i>	
16	<p>Kombinasjon h:</p> <p><i>Kombinasjon av ruteområde 7 og 8</i></p> <p><i>Tilbydar som byr på kombinasjon h (nummer 16), må òg by på ruteområde 7 og 8 separat (nummer 12 og 14). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Ruteområde 7, dersom tildelt kombinasjon 7 og 8</i>	
	<i>Ruteområde 7, dersom tildelt kombinasjon 7 og 8</i>	
	<i>Sum 7 og 8</i>	
17	<p>Kombinasjon i:</p> <p><i>Kombinasjon av ruteområde 6, 7 og 8</i></p> <p><i>Tilbydar som byr på kombinasjon i (nummer 17), må òg by på ruteområde 6, 7 og 8 separat (nummer 11, 12 og 14) og kombinasjon f, g og h (nummer 13, 15 og 16). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Ruteområde 6, dersom tildelt kombinasjon 6, 7 og 8</i>	
	<i>Ruteområde 7, dersom tildelt kombinasjon 6, 7 og 8</i>	
	<i>Ruteområde 8, dersom tildelt kombinasjon 6, 7 og 8</i>	
	<i>Sum 6, 7 og 8</i>	
18	<i>Ruteområde 9</i>	
19	<p>Kombinasjon j:</p> <p><i>Kombinasjon av ruteområde 6, 7, 8 og 9</i></p>	

	<i>Tilbydar som byr på kombinasjon j (nummer 19), må òg by på ruteområde 6, 7, 8 and 9 separat (nummer 11, 12, 14 og 28), og kombinasjon f, g, h og i (nummer 13, 15, 16 og 17). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i>	
	<i>Rute 6, dersom tildelt kombinasjonen 6, 7, 8 og 9</i>	
	<i>Rute 7, dersom tildelt kombinasjonen 6, 7, 8 og 9</i>	
	<i>Rute 8, dersom tildelt kombinasjonen 6, 7, 8 og 9</i>	
	<i>Rute 9, dersom tildelt kombinasjonen 6, 7, 8 og 9</i>	
	<i>Sum 6, 7, 8 og 9</i>	
20	<i>Ruteområde 10</i>	
21	<i>Ruteområde 11</i>	
22	<i>Kombinasjon k:</i> <i>Kombinasjon av ruteområde 10 og 11</i> <i>Tilbydar som byr på kombinasjon k (nummer 22), må òg by på ruteområde 10 og 11 separat (nummer 20 og 21). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i>	
	<i>Ruteområde 10, dersom tildelt kombinasjonen 10 og 11</i>	
	<i>Ruteområde 11, dersom tildelt kombinasjonen 10 og 11</i>	
	<i>Sum 10 og 11</i>	
23	<i>Ruteområde 12</i>	
24	<i>Ruteområde 13</i>	
25	<i>Kombinasjon l:</i> <i>Kombinasjon av ruteområde 12 og 13</i>	

	<i>Tilbydar som byr på kombinasjon 1 (nummer 25), må òg by på ruteområde 12 og 13 separat (nummer 23 og 24). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i>	
	<i>Ruteområde 12, dersom tildelt kombinasjonen 12 og 13</i>	
	<i>Ruteområde 13, dersom tildelt kombinasjonen 12 og 13</i>	
	<i>Sum 12 og 13</i>	
26	<p><i>Kombinasjon m:</i></p> <p><i>Kombinasjon av ruteområde 10, 11, 12 og 13</i></p> <p><i>Tilbydar som byr på kombinasjon m (nummer 26), må òg by på ruteområde 10, 11, 12 og 13 separat (nummer 20, 21, 23 og 24), og kombinasjon k og 1 (nummer 22 og 25). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Ruteområde 10, dersom tildelt kombinasjonen 10, 11, 12 og 13</i>	
	<i>Ruteområde 11, dersom tildelt kombinasjonen 10, 11, 12 og 13</i>	
	<i>Ruteområde 12, dersom tildelt kombinasjonen 10, 11, 12 og 13</i>	
	<i>Ruteområde 13, dersom tildelt kombinasjonen 10, 11, 12 og 13</i>	
	<i>Sum 10, 11, 12 og 13</i>	
27	<i>Ruteområde 14</i>	
28	<p><i>Kombinasjon n:</i></p> <p><i>Kombinasjon av ruteområde 10, 11, 12, 13 og 14</i></p> <p><i>(Tilbydar som byr på kombinasjon n (nummer 28), må òg by på ruteområde 10, 11, 12, 13 og 14 separat (nummer 20, 21, 23, 24 og 27), og kombinasjon k, 1 og m (nummer 22, 25 og 26). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	

	<i>Ruteområde 10, dersom tildelt kombinasjonen 10, 11, 12, 13 og 14</i>	
	<i>Ruteområde 11, dersom tildelt kombinasjonen 10, 11, 12, 13 og 14</i>	
	<i>Ruteområde 12, dersom tildelt kombinasjonen 910, 11, 12, 13 og 14</i>	
	<i>Ruteområde 13, dersom tildelt kombinasjonen 10, 11, 12, 13 og 14</i>	
	<i>Ruteområde 14, dersom tildelt kombinasjonen 10, 11, 12, 13 og 14</i>	
	<i>Sum 9, 10, 11, 12, 13 og 14</i>	

Ruter med avtaleperiode 1. april 2024 – 31. oktober 2027

Nr	Tilbødet gjeld:	Behov for kompensasjon, jf. post 26 i tilbødsbudsjettet (i NOK 1000)
<i>1</i>	<i>Ruteområde 15</i>	
<i>2</i>	<i>Ruteområde 16</i>	
<i>3</i>	<i>Ruteområde 17</i>	
<i>4</i>	<i>Ruteområde 18</i>	
<i>5</i>	<i>Ruteområde 19</i>	
<i>6</i>	<i>Ruteområde 20</i>	
<i>7</i>	<i>Ruteområde 21</i>	
<i>8</i>	<i>Ruteområde 22</i>	
<i>9</i>	<i>Ruteområde 23</i>	
<i>10</i>	<i>Ruteområde 24</i>	
<i>11</i>	<i>Kombinasjon o</i> <i>Kombinasjon av ruteområde 18, 19, 20 og 21</i>	

	<i>Tilbydar som legg inn tilbod på kombinasjon o (nummer 11), må òg legge inn tilbod på rute 18, 19, 20 og 21 separat (nummer 4, 5, 6 og 7). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i>	
	<i>Ruteområde 18, dersom tildelt kombinasjon o</i>	
	<i>Ruteområde 19, dersom tildelt kombinasjon o</i>	
	<i>Ruteområde 20, dersom tildelt kombinasjon o</i>	
	<i>Ruteområde 21, dersom tildelt kombinasjon o</i>	
	<i>Sum kombinasjon o</i>	
12	<p><i>Kombinasjon p</i></p> <p><i>Kombinasjon av ruteområde 18, 19, 20, 21 og 22.</i></p> <p><i>Tilbydar som legg inn tilbod på kombinasjon p (nummer 12), må òg legge inn tilbod på rute 18, 19, 20, 21 og 22 separat (nummer 4, 5, 6, 7 og 8), og kombinasjon o. Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Ruteområde 18, dersom tildelt kombinasjon p</i>	
	<i>Ruteområde 19, dersom tildelt kombinasjon p</i>	
	<i>Ruteområde 20, dersom tildelt kombinasjon p</i>	
	<i>Ruteområde 21, dersom tildelt kombinasjon p</i>	
	<i>Ruteområde 22, dersom tildelt kombinasjon p</i>	
	<i>Sum kombinasjon p</i>	
13	<p><i>Kombinasjon q</i></p> <p><i>Kombinasjon av ruteområde 23 og 24.</i></p> <p><i>Tilbydar som legg inn tilbod på kombinasjon q (nummer 13), må òg legge inn tilbod på rute 23 og 24 separat (nummer 9 og 10). Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Ruteområde 23, dersom tildelt kombinasjon q</i>	
	<i>Ruteområde 24, dersom tildelt kombinasjon q</i>	
	<i>Sum kombinasjon q</i>	
14	<i>Kombinasjon r</i>	

	<p><i>Kombinasjon av rute 22, 23 og 24.</i></p> <p><i>Tilbydar som legg inn tilbod på kombinasjon r (nummer 14), må òg legge inn tilbod på rute 22, 23 og 24 separat (nummer 8, 9 og 10), og kombinasjon q. Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Rute 5, dersom tildelt kombinasjon d</i>	
	<i>Rute 6, dersom tildelt kombinasjon d</i>	
	<i>Rute 7, dersom tildelt kombinasjon d</i>	
	<i>Sum kombinasjon r</i>	
12	<p><i>Kombinasjon s</i></p> <p><i>Kombinasjon av rute 18, 19, 20, 21, 22 og 23 og 24.</i></p> <p><i>Tilbydar som legg inn tilbod på kombinasjon s (nummer 12), må òg legge inn tilbod på rute 18, 19, 20, 21, 22 og 23 og 24 separat (nummer 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10), og kombinasjon o, p, q og r. Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Ruteområde 18, dersom tildelt kombinasjon s</i>	
	<i>Ruteområde 19, dersom tildelt kombinasjon s</i>	
	<i>Ruteområde 20, dersom tildelt kombinasjon s</i>	
	<i>Ruteområde 21, dersom tildelt kombinasjon s</i>	
	<i>Ruteområde 22, dersom tildelt kombinasjon s</i>	
	<i>Ruteområde 23, dersom tildelt kombinasjon s</i>	
	<i>Ruteområde 24, dersom tildelt kombinasjon s</i>	
	<i>Sum kombinasjon s</i>	

3. Underteikning

Stad	Dato	Forpliktande underskrift

VEDLEGG 4. BUDSJETT

Dette vedlegget inneheld kalkyleskjema som skal nyttast for kvart enkelt tilbod, jf. Prosedyrereglane punkt 6.5.2. Kalkyle skal utarbeidast både for heile kontraktperioden og per driftsår.

I tillegg til å fylle ut skjema, skal tilbydaren òg levere kalkylane i elektronisk format. Samferdsledepartementet kan på førespurnad levere ei datafil med kalkyleskjema i Microsoft Excel format, jf. Prosedyrereglane punkt 2.4.

Alle beløp skal vere i 1000 kr og på prisnivået for det første driftsåret, dvs. 1. april 2024 – 31. mars 2025. Det samla kompensasjonsbeløpet for driftsåra med 12 månader skal vere likt fordelt for dei fire første driftsåra for ruteområde 1–14 og dei tre første driftsåra for ruteområde 15–24.

For dei neste driftsåra skal kompensasjonsbeløpet tilbodsbudsjettet reknast om i tråd med tolvmånadarsendringa i konsumprisindeksen (KPI) frå Statistisk sentralbyrå i februar same året. Dette inkluderer alle postane i tilbodsbudsjettet med unntak av post 23–25, jf. Prosedyrereglane punkt 6.5.2 og vedlegg 2 punkt 7.1.

For ruteområde 1–14 er andre driftsår 1. april 2025 – 31. mars 2026, tredje driftsår er 1. april 2026 – 31. mars 2027, fjerde driftsår er 1. april 2027 – 31. mars 2028 og femte driftsår er 1. april 2028 – 31. oktober 2028.

For ruteområde 15–24 er andre driftsår 1. april 2025 – 31. mars 2026, tredje driftsår er 1. april 2026 – 31. mars 2027 og fjerde driftsår er 1. april 2027 – 31. oktober 2027

Alle poster i budsjetta skal spesifiserast med beløp, òg dersom beløpet er sett til NOK 0,-, t.d. om kostnaden eller inntekta ikkje vert som rekna med eller tilbydar legg marginalbetragtningar til grunn.

BUDSJETT – FOR RUTEOMRÅDE 1-14

Ruteområde: _____

Heile perioden 1. april 2024 – 31. oktober 2028

I prisnivået for driftsåret 1. april 2024 – 31. mars 2025

1	Passasjerinntekter	_____
2	Frakt- og postinntekter	_____
3	Andre driftsinntekter	_____
4	Sum driftsinntekter (1...3)	_____
5	Passasjeravgifter	_____
6	Startavgifter	_____
7	Terminalavgifter (TNC)	_____
8	Undervegsavgifter	_____
9	Tryggingsavgifter	_____
10	Drivstoffkostnader	_____
11	Mannskapskostnader	_____
12	Vedlikeholdskostnader	_____
13	Stasjonsteneste	_____
14	Avising	_____
15	Leige/leasing av fly	_____
16	Utgifter til billettsal og distribusjon	_____
17	Irregulær passasjerservice	_____
18	Faste administrasjonskostnader	_____
19	Avskrivningar	_____
20	Andre driftskostnader	_____
21	Sum driftskostnader (5...20)	_____
22	Finansinntekter	_____
23	Finanskostnader	_____
24	Netto finans (-22+23)	_____
25	Påslag for forteneste	_____
26	Behov for kompensasjon (-4+21+24+25)	_____

BUDSJETT – FOR RUTEOMRÅDE 1-14

Ruteområde: _____

Per driftsår i perioden 1. april 2024 – 31. mars 2028

I prisenivået for driftsåret 1. april 2024 – 31. mars 2025

1	Passasjerinntekter	_____
2	Frakt- og postinntekter	_____
3	Andre driftsinntekter	_____
4	Sum driftsinntekter (1...3)	_____
5	Passasjeravgifter	_____
6	Startavgifter	_____
7	Terminalavgifter (TNC)	_____
8	Undervegsavgifter	_____
9	Tryggingsavgifter	_____
10	Drivstoffkostnader	_____
11	Mannskapskostnader	_____
12	Vedlikeholdskostnader	_____
13	Stasjonsteneste	_____
14	Avising	_____
15	Leige/leasing av fly	_____
16	Utgifter til billettsal og distribusjon	_____
17	Irregulær passasjerservice	_____
18	Faste administrasjonskostnader	_____
19	Avskrivningar	_____
20	Andre driftskostnader	_____
21	Sum driftskostnader (5...20)	_____
22	Finansinntekter	_____
23	Finanskostnader	_____
24	Netto finans (-22+23)	_____
25	Påslag for fortjeneste	_____
26	Behov for kompensasjon (-4+21+24+25)	_____

BUDSJETT – FOR RUTEOMRÅDE 1-14

Ruteområde: _____

Femte driftsår 1. april 2028 – 31. oktober 2028

I prisenivået for driftsåret 1. april 2024 – 31. mars 2025

1	Passasjerinntekter	_____
2	Frakt- og postinntekter	_____
3	Andre driftsinntekter	_____
4	Sum driftsinntekter (1...3)	_____
5	Passasjeravgifter	_____
6	Startavgifter	_____
7	Terminalavgifter (TNC)	_____
8	Undervegsavgifter	_____
9	Tryggingsavgifter	_____
10	Drivstoffkostnader	_____
11	Mannskapskostnader	_____
12	Vedlikeholdskostnader	_____
13	Stasjonsteneste	_____
14	Avising	_____
15	Leige/leasing av fly	_____
16	Utgifter til billettsal og distribusjon	_____
17	Irregulær passasjerservice	_____
18	Faste administrasjonskostnader	_____
19	Avskrivningar	_____
20	Andre driftskostnader	_____
21	Sum driftskostnader (5...20)	_____
22	Finansinntekter	_____
23	Finanskostnader	_____
24	Netto finans (-22+23)	_____
25	Påslag for fortjeneste	_____
26	Behov for kompensasjon (-4+21+24+25)	_____

BUDSJETT – FOR RUTEOMRÅDE 15-24

Ruteområde: _____

Heile perioden 1. april 2024 – 31. oktober 2027

I prisnivået for driftsåret 1. april 2024 – 31. mars 2025

1	Passasjerinntekter	_____
2	Frakt- og postinntekter	_____
3	Andre driftsinntekter	_____
4	Sum driftsinntekter (1...3)	_____
5	Passasjeravgifter	_____
6	Startavgifter	_____
7	Terminalavgifter (TNC)	_____
8	Undervegsavgifter	_____
9	Tryggingsavgifter	_____
10	Drivstoffkostnader	_____
11	Mannskapskostnader	_____
12	Vedlikeholdskostnader	_____
13	Stasjonsteneste	_____
14	Avising	_____
15	Leige/leasing av fly	_____
16	Utgifter til billettsal og distribusjon	_____
17	Irregulær passasjerservice	_____
18	Faste administrasjonskostnader	_____
19	Avskrivningar	_____
20	Andre driftskostnader	_____
21	Sum driftskostnader (5...20)	_____
22	Finansinntekter	_____
23	Finanskostnader	_____
24	Netto finans (-22+23)	_____
25	Påslag for forteneste	_____
26	Behov for kompensasjon (-4+21+24+25)	_____

BUDSJETT – FOR RUTEOMRÅDE 15-24

Ruteområde: _____

Per driftsår i perioden 1. april 2024 – 31. mars 2027

I prisnivået for driftsåret 1. april 2024 – 31. mars 2025

1	Passasjerinntekter	_____
2	Frakt- og postinntekter	_____
3	Andre driftsinntekter	_____
4	Sum driftsinntekter (1...3)	_____
5	Passasjeravgifter	_____
6	Startavgifter	_____
7	Terminalavgifter (TNC)	_____
8	Undervegsavgifter	_____
9	Tryggingsavgifter	_____
10	Drivstoffkostnader	_____
11	Mannskapskostnader	_____
12	Vedlikeholdskostnader	_____
13	Stasjonsteneste	_____
14	Avising	_____
15	Leige/leasing av fly	_____
16	Utgifter til billettsal og distribusjon	_____
17	Irregulær passasjerservice	_____
18	Faste administrasjonskostnader	_____
19	Avskrivningar	_____
20	Andre driftskostnader	_____
21	Sum driftskostnader (5...20)	_____
22	Finansinntekter	_____
23	Finanskostnader	_____
24	Netto finans (-22+23)	_____
25	Påslag for fortjeneste	_____
26	Behov for kompensasjon (-4+21+24+25)	_____

BUDSJETT – FOR RUTEOMRÅDE 15-24

Ruteområde: _____

Fjerde driftsår 1. april 2027 – 31. oktober 2027

I prisnivået for driftsåret 1. april 2024 – 31. mars 2025

1	Passasjerinntekter	_____
2	Frakt- og postinntekter	_____
3	Andre driftsinntekter	_____
4	Sum driftsinntekter (1...3)	_____
5	Passasjeravgifter	_____
6	Startavgifter	_____
7	Terminalavgifter (TNC)	_____
8	Undervegsavgifter	_____
9	Tryggingsavgifter	_____
10	Drivstoffkostnader	_____
11	Mannskapskostnader	_____
12	Vedlikeholdskostnader	_____
13	Stasjonsteneste	_____
14	Avising	_____
15	Leige/leasing av fly	_____
16	Utgifter til billettsal og distribusjon	_____
17	Irregulær passasjerservice	_____
18	Faste administrasjonskostnader	_____
19	Avskrivningar	_____
20	Andre driftskostnader	_____
21	Sum driftskostnader (5...20)	_____
22	Finansinntekter	_____
23	Finanskostnader	_____
24	Netto finans (-22+23)	_____
25	Påslag for fortjeneste	_____
26	Behov for kompensasjon (-4+21+24+25)	_____

VEDLEGG 5. RETTLEIANDE TRAFIKKOPPLYSNINGAR

I dette kapitelet vert det gitt visse opplysningar om trafikk for ruteområda som er omfatta av forpliktingar til offentleg tenesteyting i denne konkurransen.

Opplysningane er henta frå operatørane sine rapporteringar til Samferdsledepartementet og i ein skilde tilhøve frå Avinor. Opplysningane inneheld i den grad det har vore tilgjengeleg, informasjon om passasjerar og inntekter. For sistnemnde påpeikar departementet at nivået på maksimal billettpris, fullt fleksibel ein veg, er redusert med 50 prosent (i 2024-kr) samanlikna med FOT-kontraktane som utløpar 31. mars 2024. Tilbydarane må sjølv vurdere korleis dette vil påverke talet på passasjerar og inntektene. Utgreiinga frå Oslo Economics, som vart gjennomført på oppdrag frå Samferdsledepartementet i forkant av utlysinga, omtaler moglege effektar av prisreduksjonar, sjå:

oe-rapport-2022-90-forslag-til-offentlig-kjop-av-regionale-flyruter-2230733.pdf
(regjeringen.no)

Det er spesifisert kva for periodar dei enkelte tala gjeld. Tala må sjåast i samheng med mellom anna faktisk gjennomførte trafikkprogram og gjennomgangsordningar samt omfanget av post og frakt for dei gjeldande periodane.

Frakt og post er ikkje omfatta av forpliktingar til offentleg tenesteyting og tilbydarane står sjølve ansvarlege for så vel budsjettering av frakt- og postinntekter, som for å inngå kontraktar med postoperatørar og kjøparar av frakttjenester.

Tilbydarane står sjølve ansvarlege for å berekne inntektene for rutene omfatta av forpliktingar til offentleg tenesteyting, medrekna inntektsavkorting knytt til transfertrafikken.

Tilbydarane vert gjort spesielt oppmerksame på at trafikkopplysningane berre tener som ei rettleiing og at tilbydarane sjølve har det fulle ansvaret for budsjetta, jf. prosedyrereglane punkt 4.1 og 6.5.2. Tilbydarane kan såleis ikkje ta atterhald knytt til trafikkopplysningane.

Tilbydarane har sjølve det fulle ansvaret for å utarbeide trafikkprogram i samsvar med forpliktingar til offentleg tenesteyting til kvar tid.

Samferdsledepartementet viser elles til Avinor sine trafikkstatistikkar som er tilgjengeleg for alle lufthamnene på Internett: (<http://www.avinor.no>).

April 2021 – mars 2022:

Ruteområde 1 og 2

Tal på passasjerar

	ALF	BJF	BVG	HAA	HFT	HVG	KKN	MEH	SOJ	TOS	VAW	VDS	Sum:
ALF							1477					3703	5180
BJF					197		2078					2498	4773
BVG					137		1245					856	2238
HAA					944					3686			4630
HFT		248	343	939		548	1298	2065				899	6340
HVG					817							131	948
KKN	6739	3802	1059		446					23 658*	2312	5109	43125
MEH					1798		595					1100	3493
SOJ										4060			4060
TOS				2066			18 340*		4378				6444
VAW							2575						2575
VDS	680	246	131		646	221	7974	287					10185
Sum:	7419	4296	1533	3005	4985	769	35 582	2352	4378	7746	2312	14296	112 331

* tala er henta frå Avinor

Passasjerinntekter

	ALF	BJF	BVG	HAA	HFT	HVG	KKN	MEH	SOJ	TOS	VAW	VDS	Sum:
ALF							1 448 074					3 538 083	4 986 157
BJF					167 480		1 377 910					952 199	2 497 589
BVG					108 261		793 504					413 052	1 314 817
HAA					473 322					2 847 053			3 320 375
HFT		166 800	259 196	457 434		322 621	1 221 858	1 566 510				761 529	4 755 948
HVG					470 947							93 285	564 232

KKN	6 131 433	2 288 491	691 307		401 780					NA*	1 307 491	2 025 942	12 846 444
MEH					1 284 941		372 048					681 986	2 338 975
SOJ										2 671 675			2 671 675
TOS				1 691 451			NA*		2 721 873				4 413 324
VAW							1 541 053						1 541 053
VDS	625 914	120 272	84 161		577 458	170 802	2 684 164	225 352					4 488 123
Sum:	6 757 347	2 575 563	1 034 664	2 148 885	3 484 189	493 423	9 438 611	1 791 862	2 721 873	5 518 728	1 307 491	8 466 076	45 738 712

*tall frå Avinor inkluderer ikkje passasjerinntekter

Ruteområde 3

Tal på passasjerar

	LKL	TOS	Sum:
LKL		18 300	18 300
TOS	17973		17 973
Sum:	17973	18 300	36 273

Passasjerinntekter

	LKL	TOS	Sum:
LKL		18 310 265	18 310 265
TOS	17 438 814		17 438 814
Sum:	17 438 814	18 310 265	35 749 079

Ruteområde 4

Tal på passasjerar

	ANX	BOO	TOS	Sum:
ANX		6922	7933	14 855
BOO	7649			7649

TOS	7209			7209
Sum:	14 858	6922	7933	29713

Passasjerinntekter

	ANX	BOO	TOS	Sum:
ANX		7 788 700	7 453 135	15 241 835
BOO	8 903 760			8 903 760
TOS	6 565 647			6 565 647
Sum:	15 469 407	7 788 700	7 453 135	30 711 242

Ruteområde 5

Tal på passasjerar

	EVE	TOS	BOO	Sum:
EVE		7225	10833	18 058
TOS	6427			6427
BOO	9773			9773
Sum:	16 200	7225	10833	34 258

Passasjerinntekter

	EVE	TOS	BOO	Sum:
EVE		7 282 188	11 707 529	18 989 717
TOS	6 979 988			6 979 988
BOO	11 045 250			11 045 250
Sum:	18 025 249	7 282 188	11 707 529	37 014 966

Ruteområde 6

Tal på passasjerar (1. Oktober 2021 – 31. Mars 2022)

	BOO	SKN	TOS	Sum:
BOO		14932		14 932
SKN	13815		6746	20 561
TOS		5545		5 545

Sum:	13 815	20 477	6 746	41 038
------	--------	--------	-------	--------

Passasjerinntekter (1. Oktober 2021 – 31. Mars 2022)

	BOO	SKN	TOS	Sum:
BOO		15 714 082		15 714 082
SKN	14 450 955		7 892 065	22 343 020
TOS		6 387 690		6 387 690
Sum:	14 450 955	22 101 772	7 892 065	44 444 792

Ruteområde 7

Tal på passasjerar

	BOO	SVJ	Sum:
BOO		30560	30560
SVJ	31102		31102
Sum:	31102	30560	61662

Passasjerinntekter

	BOO	SVJ	Sum:
BOO		28 614 416	28 614 416
SVJ	28 201 054		28 201 054
Sum:	28 201 054	28 614 416	56 815 470

Ruteområde 8

Tal på passasjerar

	BOO	LKN	Sum:
BOO		39792	39792
LKN	42815		42815
Sum:	42815	39792	82 607

Passasjerinntekter

	BOO	LKN	Sum:
BOO		36 716 060	36 716 060
LKN	38 151 342		38 151 342
Sum:	38 151 342	36 716 060	74 867 402

Ruteområde 9

Tal på passasjerar

	BOO	RET	Sum:
BOO		2428	2428
RET	3079		3079
Sum:	3079	2428	5507

Passasjerinntekter

	BOO	RET	Sum:
BOO		2 146 362	2 146 362
RET	2 716 332		2 716 332
Sum:	2 716 332	2 146 362	4 862 694

Ruteområde 10 og 11

Tal på passasjerar

	BNN	BOO	SSJ	TRD	Sum:
BNN		10209		21732	31941
BOO	10428		7498		17926
SSJ		8504		14975	23479
TRD	20832		15372		36204
Sum:	31260	18713	22870	36707	109550

Passasjerinntekter

	BNN	BOO	SSJ	TRD	Sum:
BNN		10 562 364		24 172 112	34 734 476
BOO	10 191 948		6 887 923		17 079 871

SSJ		7 665 404		17 045 461	24 710 865
TRD	22 775 756		18 037 718		40 813 474
Sum:	32 967 704	18 227 768	24 925 641	41 217 573	117 338 686

Ruteområde 12 og 13

Tal på passasjerar

	BOO	MJF	MQN	TRD	Sum:
BOO		5772	12404		18 176
MJF	8003			13553	21 556
MQN	13210			14500	27 710
TRD		12838	14978		27 816
Sum:	21 213	12 838	14 978	28 053	77 082

Passasjerinntekter

	BOO	MJF	MQN	TRD	Sum:
BOO		5 067 699	9 953 190		15 020 889
MJF	6 411 877			15 408 297	21 820 174
MQN	10 860 067			17 046 308	27 906 375
TRD		15 096 830	19 207 484		34 304 314
Sum:	17 271 944	20 164 529	29 160 674	32 454 605	99 051 752

Ruteområde 14

Tal på passasjerar

	OSY	RVK	TRD	Sum:
OSY			7493	7493
RVK			15380	15380
TRD	7338	14798		22136
Sum:	7338	14798	22873	45009

Passasjerinntekter

	OSY	RVK	TRD	Sum:
OSY			6 406 396	6 406 396
RVK			14 463 011	14 463 011
TRD	6 034 499	13 669 165		19 703 664
Sum:	6 034 499	13 669 165	20 869 407	40 573 071

Ruteområde 15

Tal på passasjerar (tala er henta frå Avinor)

	OSL	RRS	Sum:
OSL		4 045	4 045
RRS	3 908		3 908
Sum:	3 908	4 045	7395

Ruteområde 16*

Tal på passasjerar

	OSL	FRO	Sum:
OSL	N/A	N/A	N/A
FRO	N/A	N/A	N/A
Sum:	N/A	N/A	32232

Passasjerinntekter

	OSL	FRO	Sum:
OSL	N/A	N/A	N/A
FRO	N/A	N/A	N/A
Sum:	N/A	N/A	39 938 011

*For ruteområde 16 gjeld tala frå kalenderåret 2022

Ruteområde 17

Tal på passasjerar (tala er henta frå Avinor)

	OSL	SRP	Sum:
--	-----	-----	------

OSL		9 238	9 238
SRP	9623		9623
Sum:	9623	9 238	18 861

Ruteområde 18

Tal på passasjerar

	OSL	HOV	Sum:
OSL		17619	17619
HOV	16390		16390
Sum:	17619	17619	34009

Passasjerinntekter

	OSL	HOV	Sum:
OSL		24 034 745	24 034 745
HOV	22 233 867		22 233 867
Sum:	22 233 867	24 034 745	46 268 612

Ruteområde 19

Tal på passasjerar

	OSL	FDE	Sum:
OSL		22414	22414
FDE	23090		23090
Sum:	23090	22414	45504

Passasjerinntekter

	OSL	FDE	Sum:
OSL		28 777 229	28 777 229
FDE	28 962 380		28 962 380
Sum:	28 962 380	28 777 229	57 739 609

Ruteområde 20

Tal på passasjerar

	OSL	SOG	Sum:
OSL		10684	10684
SOG	10204		10204
Sum:	10204	10684	20888

Passasjerinntekter

	OSL	SOG	Sum:
OSL		12 786 851	12 786 851
SOG	11 803 274		11 803 274
Sum:	11 803 274	12 786 851	24 590 125

Ruteområde 21

Tal på passasjerar

	OSL	SDN	Sum:
OSL		8057	8057
SDN	9081		9081
Sum:	9081	8057	17138

Passasjerinntekter

	OSL	SDN	Sum:
OSL		11 365 493	11 365 493
SDN	11 386 441		11 386 441
Sum:	11 386 441	11 365 493	22 751 934

Ruteområde 22

Tal på passasjerar

	BGO	HOV	Sum:
BGO		7348	7348

HOV	10184		10184
Sum:	10184	7348	17532

Passasjerinntekter

	BGO	HOV	Sum:
BGO		8 859 506	8 859 506
HOV	11 901 367		11 901 367
Sum:	11 901 367	8 859 506	20 760 873

Ruteområde 23

Tal på passasjerar

	BGO	SOG	Sum:
BGO		6131	6131
SOG	6281		6281
Sum:	6281	6131	12412

Passasjerinntekter

	BGO	SOG	Sum:
BGO		5 284 598	5 284 598
SOG	5 741 080		5 741 080
Sum:	5 741 080	5 284 598	11 025 678

Ruteområde 24

Tal på passasjerar

	BGO	SDN	Sum:
BGO		1593	1593
SDN	1418		1418
Sum:	1418	1593	3011

Passasjerinntekter

	BGO	SDN	Sum:
--	-----	-----	------

BGO		1 887 796	1 887 796
SDN	2 226 590		2 226 590
Sum:	2 226 590	1 887 796	4 114 386

Alle ruteområde:

Frakt- og postinntekter (i mill. kr)

Ruteområde	Frakt- og postinntekter
Finnmark	3,15
Lakselv	0,44
Andøya	0,75
Harstad/Narvik - Tromsø	0,27
Svolvær og Leknes	1,53
Røst	0,2
Brønnøysund, Sandnessjøen	1,47
Mo i Rana, Mosjøen	1,57
Harstad/Narvik - Bodø	0,27
Stokmarknes – Bodø	0,26
Stokmarknes – Tromsø	0,13
Nord-Trøndelag	0,79
Førde	0,57
Florø	0,1
Sogndal - Oslo	0,5
Sandane	0,33
Ørsta/Volda	0,21
Sogndal, Sandane – Bergen	0,25

Prosentdel reisande til fullt fleksibel pris

Ruteområde	C-pax	Prosent	M-pax	Prosent	Sum:
------------	-------	---------	-------	---------	------

Ørsta/Volda - Bergen	5260	30 %	12272	70 %	17532
Sogndal - Bergen	3679	26 %	10725	74 %	14404
Sandane – Bergen	370	33 %	755	67 %	1125
Andøya - Bodø	5385	37 %	9186	63 %	14571
Brønnøysund	6157	30 %	14480	70 %	20637
Harstad/Narvik - Bodø	9071	44 %	11535	56 %	20606
Leknes – Bodø	37702	46 %	44905	54 %	82607
Mosjøen – Bodø	2872	21 %	10903	79 %	13775
Mo i Rana - Bodø	6152	24 %	19462	76 %	25614
Røst	3415	62 %	2092	38 %	5507
Stokmarknes - Bodø	16167	56 %	12580	44 %	28747
Sandnessjøen - Bodø	4931	31 %	11071	69 %	16002
Svolvær	25987	42 %	35675	58 %	61662
Finnmark	25469	36 %	44864	64 %	70333
Førde	9044	20 %	36460	80 %	45504
Ørsta/Volda - Oslo	6256	18 %	27753	82 %	34009
Sandane - Oslo	3968	23 %	13170	77 %	17138
Sogndal - Oslo	5066	24 %	15822	76 %	20888
Andøya – Tromsø	6275	41 %	8867	59 %	15142
Harstad/Narvik - Tromsø	5315	39 %	8337	61 %	13652
Leknes – Tromsø	8193	23 %	28080	77 %	36273
Stokmarknes - Tromsø	6525	53 %	5766	47 %	12291
Brønnøysund	12478	29 %	30086	71 %	42564
Mosjøen – Trondheim	4863	18 %	21528	82 %	26391
Mo i Rana – Trondheim	5166	18 %	24312	82 %	29478
Namsos	2749	19 %	12082	81 %	14831
Rørvik	8628	29 %	21550	71 %	30178
Sandnessjøen - Trondheim	7044	23 %	23303	77 %	30347

Punktlegheit og regularitet

Ruteområde	< 15 min i %	Regularitet	Påvirkbar	Upåvirkbar
Andøya	87,2 %	97,2 %	0,9 %	1,9 %
Leknes	88,9 %	97,1 %	0,7 %	2,2 %
Røst	85,4 %	97,0 %	0,9 %	2,2 %
Svolvær	86,8 %	95,2 %	1,8 %	3,0 %
Harstad/Narvik	83,6 %	96,2 %	2,0 %	1,8 %
Finnmark	87,7 %	93,5 %	1,3 %	5,2 %
Mo i rana, Mosjøen	85,4 %	96,4 %	1,3 %	2,3 %
Namsos og Rørvik	89,7 %	96,6 %	1,5 %	1,9 %
Harstad/Narvik – Tromsø	85,6 %	94,6 %	1,5 %	3,9 %
Lakselv	91,4 %	95,6 %	2,1 %	2,3 %
Brønnøysund, Sandnessjøen	77,1 %	96,4 %	1,9 %	1,7 %
Mo i rana, Mosjøen	86,4 %	98,2 %	0,9 %	0,9 %
Namsos og Rørvik	86,9 %	97,4 %	1,1 %	1,5 %
Vest-Norge (ruteområde 20-24)	90,8 %	95,3 %	1,3 %	3,4 %

Kabinfaktor

Ruteområde	Kabinfaktor
Andøya	39,2%
Harstad/Narvik - Bodø	57,3%
Leknes	62,1%
Røst	27,8%
Svolvær	50,3%
Finnmark	39,3%
Førde	48,1%

Florø	40%
Mo i rana, Mosjøen	57,2%
Namsos og Rørvik	45,1%
Harstad/Narvik – Tromsø	42,9%
Lakselv	47,8%
Brønnøysund, Sandnessjøen	54,5%
Stokmarknes - Bodø	60,2%
Ørsta/Volda	63,3%
Stokmarknes – Tromsø	62,8%

April 2020 – mars 2021:

Ruteområde 1 og 2

Tal på passasjerar

	ALF	BJF	BVG	HAA	HFT	HVG	KKN	MEH	SOJ	TOS	VAW	VDS	Sum:
ALF							1 226					2 330	3 556
BJF					167		1 592					1 417	3 176
BVG					150		771					520	1 441
HAA					888					2 628			3 516
HFT		167	239	790		310	824	1 262				655	4 247
HVG					397							63	460
KKN	4 778	2 722	743		530					8716*	1 348	3 592	22 429
MEH					1 148		424					649	2 221
SOJ										2 294			2 294
TOS				1 588			12213*		2 604				4 192
VAW							1 528						1 528
VDS	436	202	65		468	136	4 849	154					6 310
Sum:	5 214	3 091	1 047	2 378	3 748	446	23 427	1 416	2 604	4 922	1 348	9 226	67 583

* tallane er henta frå Avinor

Passasjerinntekter

	ALF	BJF	BVG	HAA	HFT	HVG	KKN	MEH	SOJ	TOS	VAW	VDS	Sum:
--	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

ALF							1 241 005					2 200 595	3 441 600
BJF					146 276		1 053 216					574 786	1 774 278
BVG					121 212		493 294					257 445	871 951
HAA					464 307					1 998 465			2 462 772
HFT		105 206	187 326	421 511		171 915	752 738	968 555				574 081	3 181 332
HVG					163 947							47 371	211 318
KKN	4 423 035	1 588 694	479 237		498 148					NA*	742 063	1 379 161	9 110 338
MEH					832 074		255 512					400 216	1 487 802
SOJ										1 407 412			1 407 412
TOS				1 294 274			NA*		1 555 751				2 850 025
VAW							923 764						923 764
VDS	386 505	90 253	38 759		470 955	125 919	1 667 430	93 973					2 873 794
Sum:	4 809 540	1 784 153	705 322	1 715 785	2 696 919	297 834	6 386 959	1 062 528	1 555 751	3 405 877	742 063	5 433 655	30 596 386

*tall frå Avinor inkluderer ikkje passasjerinntekter

Ruteområde 3

Tal på passasjerar

	LKL	TOS	Sum:
LKL		12 541	12 541
TOS	12 520		12 520
Sum:	12 520	12 541	25 061

Passasjerinntekter

	LKL	TOS	Sum:
--	-----	-----	------

LKL		13 387 573	13 387 573
TOS	13 250 677		13 250 677
Sum:	13 250 677	13 387 573	26 638 250

Ruteområde 4

Tal på passasjerar

	ANX	BOO	TOS	Sum:
ANX		4 441	6 496	10 937
BOO	5 109			5 109
TOS	5 868			5 868
Sum:	10 977	4 441	6 496	21 914

Passasjerinntekter

	ANX	BOO	TOS	Sum:
ANX		5 001 128	6 103 064	11 104 192
BOO	5 911 118			5 911 118
TOS	5 303 192			5 303 192
Sum:	11 214 310	5 001 128	6 103 064	22 318 502

Ruteområde 5

Tal på passasjerar

	EVE	TOS	BOO	Sum:
EVE		6 418	1 126	7 544
TOS	5 569			5 569
BOO	1 513			1 513
Sum:	7 082	6 418	1 126	14 626

* Tal for Harstad/Narvik-Bodø (EVE-BOO) gjeld for perioden januar 2021 - mars 2021

Passasjerinntekter

	EVE	TOS	BOO	Sum:
EVE		6 527 515	1 130 521	7 658 036

TOS	5 914 036			5 914 036
BOO	1 689 741			1 689 741
Sum:	7 603 777	6 527 515	1 130 521	15 261 813

* Inntekter for Harstad/Narvik–Bodø (EVE-BOO) gjeld for perioden januar 2021 - mars 2021

Ruteområde 6

Tal på passasjerar (henta frå Avinor).

	BOO	SKN	TOS	Sum:
BOO		14 398		14 398
SKN	13 626		6 020	19 646
TOS		4 609		4 609
Sum:	13 626	19 007	6 020	38 653

Det var ikkje flygingar i perioden april 2020 – juli 2020 for ruta Stokmarknes–Tromsø

Det var ikkje flygingar i perioden april 2020 for ruta Stokmarknes–Bodø

Ruteområde 7

Tal på passasjerar

	BOO	SVJ	Sum:
BOO		17 837	17 837
SVJ	18 306		18 306
Sum:	18 306	17 837	36 143

Passasjerinntekter

	BOO	SVJ	Sum:
BOO		16 141 343	16 141 343
SVJ	16 395 446		16 395 446
Sum:	16 395 446	16 141 343	32 536 789

Ruteområde 8

Tal på passasjerar

	BOO	LKN	Sum:
BOO		26 289	26 289
LKN	27 887		27 887
Sum:	27 887	26 289	54 176

Passasjerinntekter

	BOO	LKN	Sum:
BOO		23 682 044	23 682 044
LKN	24 580 671		24 580 671
Sum:	24 580 671	23 682 044	48 262 715

Ruteområde 9

Tal på passasjerar

	BOO	RET	Sum:
BOO		1 824	1 824
RET	2 091		2 091
Sum:	2 091	1 824	3 915

Passasjerinntekter

	BOO	RET	Sum:
BOO		1 552 808	1 552 808
RET	1 816 106		1 816 106
Sum:	1 816 106	1 552 808	3 368 914

Ruteområde 10 og 11

Tal på passasjerar

	BNN	BOO	SSJ	TRD	Sum:
BNN		7 477		13 521	20 998
BOO	6 810		6 042		12 852
SSJ		6 494		9 323	15 817
TRD	13 462		9 321		22 783

Sum:	20 272	13 971	15 363	22 844	72 450
------	--------	--------	--------	--------	--------

Passasjerinntekter

	BNN	BOO	SSJ	TRD	Sum:
BNN		7 726 009		16 829 645	24 555 654
BOO	6 729 829		5 845 594		12 575 423
SSJ		5 957 365		11 520 503	17 477 868
TRD	16 582 199		11 810 257		28 392 456
Sum:	23 312 028	13 683 374	17 655 851	28 350 148	83 001 401

Ruteområde 12 og 13

Tal på passasjerar

	BOO	MJF	MQN	TRD	Sum:
BOO		5 686	7 583		13 269
MJF	4 001			9 679	13 680
MQN	7 104			9 873	16 977
TRD		7 764	9 236		17 000
Sum:	11 105	13 450	16 819	19 552	60 926

Passasjerinntekter

	BOO	MJF	MQN	TRD	Sum:
BOO		5 342 756	6 254 833		11 597 589
MJF	3 357 246			11 636 646	14 993 892
MQN	5 744 268			11 876 167	17 620 435
TRD		9 217 215	11 333 812		20 551 027
Sum:	9 101 514	14 559 971	17 588 645	23 512 813	64 762 943

Ruteområde 14

Tal på passasjerar

	OSY	RVK	TRD	Sum:
OSY			4 799	4 799

RVK			9 456	9 456
TRD	4 688	9 079		13 767
Sum:	4 688	9 079	14 255	28 022

Passasjerinntekter

	OSY	RVK	TRD	Sum:
OSY			4 160 095	4 160 095
RVK			9 093 291	9 093 291
TRD	4 051 609	8 801 274		12 852 883
Sum:	4 051 609	8 801 274	13 253 386	26 106 269

Ruteområde 15

Tal på passasjerar (tala er henta frå Avinor)

	OSL	RRS	Sum:
OSL		5607	5607
RRS	4 348		4 348
Sum:	4 348	5607	9 955

Ruteområde 16

Tal på passasjerar (tala er henta frå Avinor)

	OSL	FRO	Sum:
OSL		11855	11855
FRO	10763		10763
Sum:	10763	11855	22 618

Ruteområde 17

Tal på passasjerar (tala er henta frå Avinor)

	OSL	SRP	Sum:
OSL		2683	2683
SRP	2 758		2 758
Sum:	2 758	2683	5 441

Ruteområde 18

Tal på passasjerar (tala er henta frå Avinor)

	OSL	HOV	Sum:
OSL		13488	13488
HOV	13823		13823
Sum:	13823	13488	27 311

Ruteområde 19

Tal på passasjerar

	OSL	FDE	Sum:
OSL		10948	10948
FDE	10974		10974
Sum:	10974	10948	21922

Passasjerinntekter

	OSL	FDE	Sum:
OSL		14 356 176	14 356 176
FDE	14 251 985		14 251 985
Sum:	14 251 985	14 356 176	28 608 161

Ruteområde 20

Tal på passasjerar

	OSL	SOG	Sum:
OSL		6856	6856
SOG	6272		6272
Sum:	6272	6856	13128

Passasjerinntekter

	OSL	SOG	Sum:
OSL		8 163 511	8 163 511

SOG	7 512 079		7 512 079
Sum:	7 512 079	8 163 511	15 675 590

Ruteområde 21

Tal på passasjerar

	OSL	SDN	Sum:
OSL		5044	5044
SDN	3666		3666
Sum:	3666	3666	8710

Passasjerinntekter

	OSL	SDN	Sum:
OSL		6 704 112	6 704 112
SDN	4 736 320		4 736 320
Sum:	4 736 320	6 704 112	11 440 432

Ruteområde 22

Tal på passasjerar

	BGO	HOV	Sum:
BGO		6222	6222
HOV	5642		5642
Sum:	5642	6222	11864

Passasjerinntekter

	BGO	HOV	Sum:
BGO		7 832 336	7 832 336
HOV	6 506 283		6 506 283
Sum:	6 506 283	7 832 336	14 338 619

Ruteområde 23

Tal på passasjerar

	BGO	SOG	Sum:
--	-----	-----	------

BGO		3866	3866
SOG	4532		4532
Sum:	4532	3866	8398

Passasjerinntekter

	BGO	SOG	Sum:
BGO		3 325 243	3 325 243
SOG	4 007 025		4 007 025
Sum:	4 007 025	3 325 243	7 332 268

Ruteområde 24

Tal på passasjerar

	BGO	SDN	Sum:
BGO		778	778
SDN	1021		1021
Sum:	1021	778	1799

Passasjerinntekter

	BGO	SDN	Sum:
BGO		975 776	975 776
SDN	1 444 873		1 444 873
Sum:	1 444 873	975 776	2 420 649

Alle ruteområde:

Prosentdel reisande til fullt fleksibel pris

Ruteområde	C-pax	Prosent	M-pax	Prosent	Sum:
Andøya	9 251	42,2 %	12 663	57,8 %	21 914
Harstad/Narvik (Bodø, Jan – Mars 2021)	1 097	41,6 %	1 542	58,4 %	2 639
Harstad/Narvik (Tromsø)	4 519	37,7 %	7 468	62,3 %	11 987

Leknes	26 014	48,0 %	28 162	52,0 %	54 176
Røst	2 490	63,6 %	1 425	36,4 %	3 915
Svolvær	16 308	45,1 %	19 835	54,9 %	36 143
Finnmark	16 750	35,9 %	29 904	64,1 %	46 654
Mo i rana, Mosjøen	12 857	21,1 %	48 069	78,9 %	60 926
Nord-Trøndelag	8 047	28,7 %	19 975	71,3 %	28 022
Lakselv	7 090	28,3 %	17 971	71,7 %	25 061
Brønnøysund, Sandnessjøen	25 584	35,3 %	46 866	64,7 %	72 450
Førde	1147	25,5 %	3354	74,5 %	4501
Vest-Norge (Ruteområde 20-24)	2795	30,1 %	6486	69,9 %	9281

Punktlegheit og regularitet

Ruteområde	< 15 min i %	Regularitet	Påvirkbar	Upåvirkbar
Andøya	93,0 %	97,4 %	0,80 %	1,76 %
Harstad/Narvik (Bodø, Jan – Mars 2021)	86,6 %	93,5 %	2,61 %	3,91 %
Harstad/Narvik (Tromsø)	94,0 %	95,4 %	1,72 %	4,50 %
Leknes	95,1 %	93,8 %	1,04 %	6,82 %
Røst	93,8 %	92,1 %	1,57 %	5,51 %
Svolvær	94,7 %	92,9 %	1,74 %	6,83 %
Finnmark	93,7 %	91,4 %	1,17 %	5,53 %
Mo i rana, Mosjøen	93,8 %	93,3 %	1,13 %	5,10 %
Nord-Trøndelag	97,6 %	93,8 %	2,30 %	2,30 %
Lakselv	93,8 %	97,7 %	0,75 %	2,90 %
Brønnøysund, Sandnessjøen	93,6 %	96,4 %	0,80 %	1,76 %
Førde	93,6 %	97,5 %	1,2 %	1,3 %

Vest-Norge (Ruteområde 20-24)	94 %	96,1 %	0,80%	3,14%
----------------------------------	------	--------	-------	-------

Kabinfaktor

Ruteområde	Kabinfaktor
Andøya	32,3%
Harstad/Narvik (Bodø, Jan – Mars 2021)	30,9%
Harstad/Narvik (Tromsø)	27,9%
Leknes	42,0%
Røst	20,4%
Svolvær	39,6%
Finnmark	30,7%
Mo i rana, Mosjøen	43,0%
Nord-Trøndelag	37,2%
Lakselv	34,1%
Brønnøysund, Sandnessjøen	45,1%
Førde	27,1%
Vest-Norge (Ruteområde 20-24)	31,5%

April 2019 – mars 2020:

Ruteområde 1 og 2

Tal på passasjerar

	ALF	BJF	BVG	HAA	HFT	HVG	KKN	MEH	SOJ	TOS	VAW	VDS	Sum:
ALF							1 670					4 990	6 660
BJF					210		1 824					2 025	4 059
BVG					183		1 034					832	2 049
HAA					1 034					4 286			5 320
HFT		233	367	904		897	1 298	1 486				1 415	6 600
HVG					956							126	1 082
KKN	7 703	3 413	913		602			3		14256*	3 165	6 904	36 959

MEH					1 320		680					838	2 838
SOJ										5 819			5 819
TOS				2 413			17456*		5 994				25 863
VAW							3 447						3 447
VDS	1 397	297	114		1 469	236	9 222	286					13 021
Sum:	9 100	3 943	1 394	3 317	5 774	1 133	36 631	1 775	5 994	24 361	3 165	17 130	113 717

*tala er henta frá Avinor

Passasjerinntekter

	ALF	BJF	BVG	HAA	HFT	HVG	KKN	MEH	SOJ	TOS	VAW	VDS	Sum:
ALF							1 516 804					5 027 818	6 544 622
BJF					172 886		1 141 263					772 356	2 086 505
BVG					122 899		595 079					403 826	1 121 804
HAA					481 772					2 835 873			3 317 645
HFT		163 940	247 601	446 071		465 935	1 093 638	1 005 142				1 165 951	4 588 278
HVG					511 072							81 313	592 385
KKN	7 179 507	1 919 652	609 235		601 796			2 835		NA*	1 753 626	2 851 704	14 918 355
MEH					812 022		403 226					467 747	1 682 995
SOJ										2 959 421			2 959 421
TOS				1 862 703			NA*		2 998 356				4 861 059
VAW							2 032 535						2 032 535
VDS	1 236 804	124 230	55 721		1 197 718	185 389	3 337 017	168 272					6 305 151
Sum:	8 416 311	2 207 822	912 557	2 308 774	3 900 165	651 324	10 119 562	1 176 249	2 998 356	5 795 294	1 753 626	10 770 715	51 010 755

*tall frá Avinor inkluderer ikkje passasjerinntekter

Ruteområde 3

Tal på passasjerar

	LKL	TOS	Sum:
LKL		23 781	23 781
TOS	23 356		23 356
Sum:	23 356	23 781	47 137

Passasjerinntekter

	LKL	TOS	Sum:
LKL		23 150 682	23 150 682
TOS	22 884 881		22 884 881
Sum:	22 884 881	23 150 682	46 035 563

Ruteområde 4

Tal på passasjerar

	ANX	BOO	TOS	Sum:
ANX		8 823	8 308	17 131
BOO	5 277			5 277
TOS	7 698			7 698
Sum:	12 975	8 823	8 308	30 106

Passasjerinntekter

	ANX	BOO	TOS	Sum:
ANX		9 260 528	7 328 475	16 589 003
BOO	5 897 748			5 897 748
TOS	6 643 076			6 643 076
Sum:	12 540 824	9 260 528	7 328 475	29 129 827

Ruteområde 5

Tal på passasjerar

	EVE	TOS	BOO	Sum:
--	-----	-----	-----	------

EVE		9 980		9 980
TOS	9 049			9 049
BOO				
Sum:	9 049	9 980		19 029

Passasjerinntekter

	EVE	TOS	BOO	Sum:
EVE		9 430 897		9 430 897
TOS	8 597 552			8 597 552
BOO				
Sum:	8 597 552	9 430 897		18 028 449

Ruteområde 6

Tal på passasjerar (henta frå Avinor).

	BOO	SKN	TOS	Sum:
BOO		33 248		33 248
SKN	32 431		11 122	43 553
TOS		8 779		8 779
Sum:	32 431	42 027	11 122	85 580

Ruteområde 7

Tal på passasjerar

	BOO	SVJ	Sum:
BOO		37 858	37 858
SVJ	39 074		39 074
Sum:	39 074	37 858	76 932

Passasjerinntekter

	BOO	SVJ	Sum:
BOO		34 008 260	34 008 260
SVJ	34 650 863		34 650 863

Sum:	34 650 863	34 008 260	68 659 123
------	------------	------------	------------

Ruteområde 8

Tal på passasjerar

	BOO	LKN	Sum:
BOO		46 528	46 528
LKN	52 927		52 927
Sum:	52 927	46 528	99 455

Passasjerinntekter

	BOO	LKN	Sum:
BOO		40 973 718	40 973 718
LKN	45 534 919		45 534 919
Sum:	45 534 919	40 973 718	86 508 637

Ruteområde 9

Tal på passasjerar

	BOO	RET	Sum:
BOO		2 989	2 989
RET	3 430		3 430
Sum:	3 430	2 989	6 419

Passasjerinntekter

	BOO	RET	Sum:
BOO		2 555 693	2 555 693
RET	2 956 122		2 956 122
Sum:	2 956 122	2 555 693	5 511 815

Ruteområde 10 og 11

Tal på passasjerar

	BNN	BOO	SSJ	TRD	Sum:
BNN		13 769		24 039	37 808
BOO	11 378		9 076		20 454
SSJ		9 371		16 602	25 973
TRD	28 067		16 164		44 231
Sum:	39 445	23 140	25 240	40 641	128 466

Passasjerinntekter

	BNN	BOO	SSJ	TRD	Sum:
BNN		14 328 149		28 975 330	43 303 479
BOO	11 891 711		9 014 720		20 906 431
SSJ		8 302 441		19 823 506	28 125 947
TRD	35 214 756		21 248 372		56 463 128
Sum:	47 106 467	22 630 590	30 263 092	48 798 836	148 798 985

Ruteområde 12 og 13

Tal på passasjerar

	BOO	MJF	MQN	TRD	Sum:
BOO		10 392	21 386		31 778
MJF	8 513			18 335	26 848
MQN	22 134			21 891	44 025
TRD		16 582	22 636		39 218
Sum:	30 647	26 974	44 022	40 226	141 869

Passasjerinntekter

	BOO	MJF	MQN	TRD	Sum:
BOO		9 373 368	19 000 161		28 373 529
MJF	7 140 352			22 018 898	29 159 250
MQN	18 684 598			27 950 477	46 635 075
TRD		19 381 204	30 583 983		49 965 187
Sum:	25 824 950	28 754 572	49 584 144	49 969 375	154 133 041

Ruteområde 14

Tal på passasjerar

	OSY	RVK	TRD	Sum:
OSY			10 837	10 837
RVK			16 480	16 480
TRD	10 410	16 535		26 945
Sum:	10 410	16 535	27 317	54 262

Passasjerinntekter

	OSY	RVK	TRD	Sum:
OSY			9 309 005	9 309 005
RVK			15 617 453	15 617 453
TRD	8 837 708	15 967 189		24 804 897
Sum:	8 837 708	15 967 189	24 926 458	49 731 355

Ruteområde 15

Tal på passasjerar

	OSL	RRS	Sum:
OSL		11919	11919
RRS	11656		11656
Sum:	11656	11919	23575

Passasjerinntekter

	OSL	RRS	Sum:
OSL		7 460 245	7 460 245
RRS	7 426 926		7 426 926
Sum:	7 426 926	7 460 245	14 887 171

Ruteområde 16*

Tal på passasjerar

	OSL	FRO	Sum:
OSL	N/A	N/A	N/A
FRO	N/A	N/A	N/A
Sum:	N/A	N/A	51 115

*For ruteområde 16 gjeld tala frå kalenderåret 2019

Ruteområde 17

Tal på passasjerar (tala er henta frå Avinor)

	OSL	SRP	Sum:
OSL		17 647	17 647
SRP	18 495		18 495
Sum:	18 495	17 647	36 142

Ruteområde 18*

Tal på passasjerar

	OSL	HOV	Sum:
OSL	N/A	N/A	N/A
HOV	N/A	N/A	N/A
Sum:	N/A	N/A	80 320

*For ruteområde 18 gjeld tala frå kalenderåret 2019

Ruteområde 19

Tal på passasjerar

	OSL	FDE	Sum:
OSL		32011	32011
FDE	32849		32849
Sum:	32849	32011	64860

Passasjerinntekter

	OSL	FDE	Sum:
OSL		41 995 506	41 995 506
FDE	43 356 400		43 356 400
Sum:	43 356 400	41 995 506	85 351 906

Ruteområde 20

Tal på passasjerar

	OSL	SOG	Sum:
OSL		19036	19036
SOG	17891		17891
Sum:	17891	19036	36927

Passasjerinntekter

	OSL	SOG	Sum:
--	-----	-----	------

OSL		24 067 724	24 067 724
SOG	22 878 157		22 878 157
Sum:	22 878 157	24 067 724	46 945 881

Ruteområde 21

Tal på passasjerar

	OSL	SDN	Sum:
OSL		13998	13998
SDN	13912		13912
Sum:	13912	13998	27910

Passasjerinntekter

	OSL	SDN	Sum:
OSL		19 249 024	19 249 024
SDN	18 489 339		18 489 339
Sum:	18 489 339	19 249 024	37 738 363

Ruteområde 22

Tal på passasjerar

	BGO	HOV	Sum:
BGO		11083	11083
HOV	10986		10986
Sum:	10986	11083	22069

Passasjerinntekter

	BGO	HOV	Sum:
BGO		12 457 762	12 457 762
HOV	12400642		12400642

Sum:	12400642	12 457 762	24 858 404
------	----------	------------	------------

Ruteområde 23

Tal på passasjerar

	BGO	SOG	Sum:
BGO		5068	5068
SOG	5784		5784
Sum:	5784	5068	10852

Passasjerinntekter

	BGO	SOG	Sum:
BGO		4 500 781	4 500 781
SOG	5 498 784		5 498 784
Sum:	5 498 784	4 500 781	9 999 565

Ruteområde 24

Tal på passasjerar

	BGO	SDN	Sum:
BGO		1347	1347
SDN	1304		1304
Sum:	1304	1347	2651

Passasjerinntekter

	BGO	SDN	Sum:
BGO		1 715 568	1 715 568
SDN	2 031 178		2 031 178
Sum:	2 031 178	1 715 568	3 746 746

Alle ruteområde

Frakt- og postinntekter (i mill. kr)

Ruteområde	Frakt- og post- inntekter
Finnmark	2,61
Lakselv	0,34
Andøya	0,55
Svolvær, Leknes	1,41
Røst	0,16
Brønnøysund, Sandnessjøen	0,97
Mo i Rana, Mosjøen	1,28
Nord-Trøndelag	0,65
Førde	0,70
Vest-Norge (ruteområde 20-24)	1,26
Harstad/Narvik	0,22
Røros	0,26

Prosentdel reisande til fullt fleksibel pris

Ruter	C-pax	Prosent	M-pax	Prosent	Sum:
Andøya	10 490	34,8 %	19 616	65,2 %	30 106
Leknes	37 513	37,7 %	61 942	62,3 %	99 455
Røst	3 837	59,8 %	2 582	40,2 %	6 419
Svolvær	27 515	35,8 %	49 417	64,2 %	76 932
Finnmark	28 273	34,5 %	53 732	65,5 %	82 005
Mo i Rana, Mosjøen	29 026	20,5 %	112 843	79,5 %	141 869
Nord-Trøndelag	14 354	26,5 %	39 908	73,6 %	54 262
Harstad/Narvik	5 745	30,2 %	13 284	69,8 %	19 029
Lakselv	9 976	21,2 %	37 161	78,8 %	47 137
Brønnøysund, Sandnessjøen	44 735	34,8 %	83 731	65,2 %	128 466

Førde	17062	24 %	55348	76 %	72410
Vest-Norge (ruteområde 20-24)	27032	27 %	73533	73 %	100565
Røros	511	2 %	23064	98 %	23575

Punktlegheit og regularitet

Ruter	< 15 min i %	Regularitet	Påvirkbar	Upåvirkbar
Andøya	89,5 %	96,6 %	1,49 %	1,95 %
Leknes	88,6 %	96,3 %	1,47 %	2,24 %
Røst	88,8 %	91,5 %	1,51 %	7,00 %
Svolvær	85,7 %	91,9 %	1,35 %	6,80 %
Finnmark	89,2 %	92,5 %	2,22 %	5,33 %
Mo i Rana, Mosjøen	87,1 %	92,1 %	1,60 %	6,30 %
Nord-Trøndelag	92,6 %	92,3 %	2,84 %	4,87 %
Harstad/Narvik	90,9 %	95,6 %	1,04 %	3,37 %
Lakselv	87,5 %	96,3 %	1,86 %	1,81 %
Brønnøysund, Sandnessjøen	85,1 %	96,0 %	1,25 %	2,77 %
Førde	90,2 %	91,8 %	2,40 %	5,78 %
Vest-Norge (ruteområde 20-24)	90,6 %	92,5 %	2,53 %	4,92 %
Røros	91,6 %	92,0 %	3,94 %	4,08 %

Kabinfaktor

Ruteområde	Kabinfaktor
Finnmark	46,0%
Lakselv	60,8%
Andøya	44,4%
Svolvær, Leknes	62,0%

Røst	41,4%
Brønnøysund, Sandnessjøen	58,4%
Mo i Rana, Mosjøen	60,4%
Nord-Trøndelag	56,6%
Harstad/Narvik	50,0%
Førde	60,3%
Vest-Norge (ruteområde 20-24)	53,6%
Røros	45,1%

April 2018 - mars 2019

Ruteområde 1 og 2

Tal på passasjerar

	ALF	BJF	BVG	HAA	HFT	HVG	KKN	MEH	SOJ	TOS	VAW	VDS	Sum:
ALF							1 856					5 855	7 711
BJF					383		2 002					2 379	4 764
BVG					189		1 107					849	2 145
HAA					1 004					4 429			5 433
HFT		240	344	907		1 111	1 257	1 864				1 346	7 069
HVG					1 339							112	1 451
KKN	8 187	3 675	947		575					17 519*	3 407	7 175	41 485
MEH					1 656		739					875	3 270
SOJ										5 709			5 709
TOS				2 358			20 930*		6 007				29 295
VAW							3 557						3 557
VDS	1 625	463	175		1 713	264	10 387	335					14 962
Sum:	9 812	4 378	1 466	3 265	6 859	1 375	41 835	2 199	6 007	27 657	3 407	18 591	126 851

*tala er henta frå Avinor

Passasjerinntekter

	ALF	BJF	BVG	HAA	HFT	HVG	KKN	MEH	SOJ	TOS	VAW	VDS	Sum:
--	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

ALF							1 727 653					5 459 446	7 187 099
BJF					300 497		1 257 542					896 605	2 454 644
BVG					128 591		661 215					403 226	1 193 032
HAA					465 766					2 739 260			3 205 026
HFT		159 270	215 166	401 907	-	582 616	1 029 813	1 177 661				1 068 371	4 634 804
HVG					598 598							76 928	675 526
KKN	7 211 359	1 972 217	607 418		542 603					NA*	1 816 316	2 871 353	15 021 266
MEH					983 775		429 123					538 007	1 950 905
SOJ										2 798 614			2 798 614
TOS				1 783 889			NA*		2 991 091				4 774 980
VAW							2 116 984						2 116 984
VDS	1 380 234	191 746	92 000		1 377 438	201 720	3 762 154	176 911					7 182 203
Sum:	8 591 593	2 323 233	914 584	2 185 796	4 397 268	784 336	10 984 484	1 354 572	2 991 091	5 537 874	1 816 316	11 313 936	53 195 083

*tall frå Avinor inkluderer ikkje passasjerinntekter

Ruteområde 3

Tal på passasjerar

	LKL	TOS	Sum:
LKL		25 950	25 950
TOS	23 972		23 972
Sum:	23 972	25 950	49 922

Passasjerinntekter

	LKL	TOS	Sum:
LKL		23 413 678	23 413 678

TOS	22 048 195		22 048 195
Sum:	22 048 195	23 413 678	45 461 873

Ruteområde 4

Tal på passasjerar

	ANX	BOO	TOS	Sum:
ANX		8 928	8 808	17 736
BOO	5 584			5 584
TOS	8 232			8 232
Sum:	13 816	8 928	8 808	31 552

Passasjerinntekter

	ANX	BOO	TOS	Sum:
ANX		8 597 637	7 319 131	15 916 768
BOO	5 664 563			5 664 563
TOS	6 941 797			6 941 797
Sum:	12 606 360	8 597 637	7 319 131	28 523 128

Ruteområde 5

Tal på passasjerar

	EVE	TOS	BOO	Sum:
EVE		9 366		9 366
TOS	9 303			9 303
BOO				
Sum:	9 303	9 366		18 669

Passasjerinntekter

	EVE	TOS	BOO	Sum:
EVE	-	8 487 374		8 487 374
TOS	8 776 570	-		8 776 570
BOO				

Sum:	8 776 570	8 487 374		17 263 944
------	-----------	-----------	--	------------

Ruteområde 6

Tal på passasjerar (tala er henta frå Avinor).

	BOO	SKN	TOS	Sum:
BOO		35 412		35 412
SKN	35 560		12 433	47 993
TOS		9 301		9 301
Sum:	35 560	44 713	12 433	92 706

Ruteområde 7

Tal på passasjerar

	BOO	SVJ	Sum:
BOO		38 211	38 211
SVJ	39 631		39 631
Sum:	39 631	38 211	77 842

Passasjerinntekter

	BOO	SVJ	Sum:
BOO		32 334 216	32 334 216
SVJ	33 189 637		33 189 637
Sum:	33 189 637	32 334 216	65 523 853

Ruteområde 8

Tal på passasjerar

	BOO	LKN	Sum:
BOO		47 315	47 315
LKN	52 982		52 982
Sum:	52 982	47 315	100 297

Passasjerinntekter

	BOO	LKN	Sum:
BOO		39 196 648	39 196 648
LKN	42 661 529		42 661 529
Sum:	42 661 529	39 196 648	81 858 177

Ruteområde 9

Tal på passasjerar

	BOO	RET	Sum:
BOO		3 301	3 301
RET	3 816		3 816
Sum:	3 816	3 301	7 117

Passasjerinntekter

	BOO	RET	Sum:
BOO		2 774 635	2 774 635
RET	3 187 931		3 187 931
Sum:	3 187 931	2 774 635	5 962 566

Ruteområde 10 og 11

Tal på passasjerar

	BNN	BOO	SSJ	TRD	Sum:
BNN		14 361		25 292	39 653
BOO	11 755		10 224		21 979
SSJ		9 554		19 965	29 519
TRD	29 679		17 641		47 320
Sum:	41 434	23 915	27 865	45 257	138 471

Passasjerinntekter

	BNN	BOO	SSJ	TRD	Sum:
BNN		14 008 297		27 882 628	41 890 925

BOO	11 222 863		9 271 929		20 494 792
SSJ		8 066 192		22 805 904	30 872 096
TRD	33 866 012		21 691 817		55 557 829
Sum:	45 088 875	22 074 489	30 963 746	50 688 532	148 815 642

Ruteområde 12 og 13

Tal på passasjerar

	BOO	MJF	MQN	TRD	Sum:
BOO		10 906	20 218		31 124
MJF	8 968			20 284	29 252
MQN	21 251			25 137	46 388
TRD		18 287	26 140		44 427
Sum:	30 219	29 193	46 358	45 421	151 191

Passasjerinntekter

	BOO	MJF	MQN	TRD	Sum:
BOO	-	9 175 975	17 630 513	-	26 806 488
MJF	7 281 179	-	-	22 424 842	29 706 021
MQN	16 742 422	-	-	30 571 278	47 313 700
TRD	-	20 273 018	34 273 979	-	54 546 997
Sum:	24 023 601	29 448 993	51 904 492	52 996 120	158 373 206

Ruteområde 14

Tal på passasjerar

	OSY	RVK	TRD	Sum:
OSY			11 048	11 048
RVK			16 361	16 361
TRD	10 482	16 175		26 657
Sum:	10 482	16 175	27 409	54 066

Passasjerinntekter

	OSY	RVK	TRD	Sum:
OSY			9 388 173	9 388 173
RVK			14 799 092	14 799 092
TRD	8 765 009	14 793 988		23 558 997
Sum:	8 765 009	14 793 988	24 187 265	47 746 262

Ruteområde 15

Tal på passasjerar

	OSL	RRS	Sum:
OSL		3183	3183
RRS	3318		3318
Sum:	3318	3183	6501

Passasjerinntekter

	OSL	RRS	Sum:
OSL		7 244 381	7 244 381
RRS	7 755 607		7 755 607
Sum:	7 755 607	7 244 381	14 999 988

Ruteområde 16

Tal på passasjerar (tala er henta frå Avinor)

	OSL	FRO	Sum:
OSL		20247	20247
FRO	27339		27339
Sum:	27339	20247	47 586

Ruteområde 17

Tal på passasjerar (tala er henta frå Avinor)

	OSL	SRP	Sum:
--	-----	-----	------

OSL		18320	18320
SRP	18924		18924
Sum:	18924	18320	37 244

Ruteområde 18

Tal på passasjerar (tala er henta frå Avinor)

	OSL	HOV	Sum:
OSL		44733	44733
HOV	39732		39732
Sum:	39732	44733	84 465

Ruteområde 19

Tal på passasjerar

	OSL	FDE	Sum:
OSL		34663	34663
FDE	36173		36173
Sum:	36173	34663	70836

Passasjerinntekter

	OSL	FDE	Sum:
OSL		44 260 134	44 260 134
FDE	46 478 217		46 478 217
Sum:	46 478 217	44 260 134	90 738 351

Ruteområde 20

Tal på passasjerar

	OSL	SOG	Sum:
OSL		18975	18975
SOG	18583		18583
Sum:	18583	18975	37558

Passasjerinntekter

	OSL	SOG	Sum:
OSL		22 962 934	22 962 934
SOG	23 071 764		23 071 764
Sum:	23 071 764	22 962 934	46 034 698

Ruteområde 21

Tal på passasjerar

	OSL	SDN	Sum:
OSL		11693	11693
SDN	14068		14068
Sum:	14068	11693	25761

Passasjerinntekter

	OSL	SDN	Sum:
OSL		16 691 725	16 691 725
SDN	18 364 415		18 364 415
Sum:	18 364 415	16 691 725	35 056 140

Ruteområde 22

Tal på passasjerar

	BGO	HOV	Sum:
BGO		9932	9932
HOV	10082	10082	
Sum:	10082	9932	20014

Passasjerinntekter

	BGO	HOV	Sum:
BGO		10 476 965	10 476 965

HOV	11 354 044		11 354 044
Sum:	11 354 044	10 476 965	21 831 009

Ruteområde 23

Tal på passasjerar

	BGO	SOG	Sum:
BGO		5858	5858
SOG	5466		5466
Sum:	5466	5858	11324

Passasjerinntekter

	BGO	SOG	Sum:
BGO		5 227 990	5 227 990
SOG	5 108 902		5 108 902
Sum:	5 108 902	5 227 990	10 336 892

Ruteområde 24

Tal på passasjerar

	BGO	SDN	Sum:
BGO		1546	1546
SDN	1455	1455	1455
Sum:		1546	3001

Passasjerinntekter

	BGO	SDN	Sum:
BGO		2 010 212	2 010 212
SDN	2 271 619		2 271 619
Sum:	2 271 619	2 010 212	4 281 831

Alle ruteområde

Frakt- og postinntekter (i mill. kr)

Ruteområde	Frakt- og post- inntekter
Røst	0,16
Andøya	0,61
Finnmark	2,87
Mo i Rana, Mosjøen	1,48
Lakselv	0,40
Nord-Trøndelag	0,71
Svolvær, Leknes	1,64
Harstad/Narvik	0,25
Brønnøysund, Sandnessjøen	1,31
Førde	0,75
Vest-Norge (ruteområde 20-24)	1,41
Røros	0,24

Prosentdel reisande til fullt fleksibel pris

Ruter	C-pax	Prosent	M-pax	Prosent	Sum:
Andøya	10 078	31,9 %	21 475	68,1 %	31 553
Leknes	37 800	37,7 %	62 497	62,3 %	100 297
Røst	4 142	58,2 %	2 975	41,8 %	7 117
Svolvær	27 199	34,9 %	50 641	65,1 %	77 840
Finnmark	29 871	33,8 %	58 536	66,2 %	88 407
Mo i Rana, Mosjøen	28 333	18,7 %	122 859	81,3 %	151 192
Nord-Trøndelag	13 861	25,6 %	40 204	74,4 %	54 065
Harstad/Narvik	5 612	30,1 %	13 057	69,9 %	18 669
Lakselv	9 655	19,3 %	40 268	80,7 %	49 923
Brønnøysund, Sandnessjøen	40 837	29,5 %	97 633	70,5 %	138 470
Førde	18239	23 %	61129	77 %	79368

Vest-Norge (ruteområde 20-24)	28260	29 %	69658	71 %	97918
Røros	564	2 %	23314	98 %	23878

Punktlegheit og regularitet

Ruter	< 15 min i %	Regularitet	Påvirkbar	Upåvirkbar
Andøya	85,68 %	96,95 %	1,74 %	1,31 %
Leknes	87,58 %	96,36 %	1,97 %	1,67 %
Røst	91,87 %	96,44 %	1,56 %	2,00 %
Svolvær	84,86 %	96,16 %	1,48 %	2,36 %
Finnmark	88,37 %	93,33 %	3,01 %	3,66 %
Mo i Rana, Mosjøen	85,14 %	95,86 %	2,08 %	2,06 %
Nord-Trøndelag	89,70 %	95,08 %	3,33 %	1,58 %
Harstad/Narvik	86,00 %	97,01 %	1,81 %	1,18 %
Lakselv	85,52 %	96,27 %	2,52 %	1,21 %
Brønnøysund, Sandnessjøen	80,84 %	95,77 %	1,94 %	2,29 %
Førde	87,16 %	95,93 %	2,72 %	1,35 %
Vest-Norge (ruteområde 20-24)	88,80 %	94,08 %	3,13 %	2,79 %
Røros	89,53 %	95,02 %	4,24 %	0,75 %

Kabinfaktor

Ruteområde	Kabinfaktor
Røst	44,4%
Andøya	46,1%
Finnmark	46,9%
Mo i rana, Mosjøen	59,3%
Lakselv	62,1%
Nord-Trøndelag	54,3%
Svolvær, Leknes	61,8%
Harstad/Narvik	46,4%
Brønnøysund, Sandnessjøen	60,0%
Førde	62,3%
Vest-Norge (ruteområde 20-24)	59,4%
Røros	51,8%

VEDLEGG 6. 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. *Operator*: 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/stasjoningssted 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 nødtilfelle, 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 gjennomsiktige 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. *Avvising 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 avvise 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 7. 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.

(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.

- 3) Med tanke på den mulige forbindelsen mellom et luftfartsselskaps økonomi og sikkerheten, bør det opprettes strengere tilsyn med luftfartsselskapers økonomiske stilling.
- 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.

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

- 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 berettige 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 anbodskonkurransene. Kommisjonen bør kunne 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) Ettersom målet med denne forordning, som er å oppnå en mer enhetlig anvendelse av Fellesskapets regelverk for det internasjonale luftfartsmarkedet,

⁽⁸⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

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 —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

KAPITTEL I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål

1. Denne forordning regulerer utstedelse av lisenser til luftfartsselskaper i Fellesskapet, disse luftfartsselskaperens 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 god vandel 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 forvissnet 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-luffartsselskapet 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-luffartsselskapet 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 framlagt. 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 illegge 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 begrensinger 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 ruteflyginger 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 minstilbud av ruteflyginger 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 økonomisk utvikling,

- b) muligheten for å benytte andre transportmåter og deres mulighet til å tilfredsstille 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 anbodsinnbydelse 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 anbodskonkurranse 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 anbodsinnbydelse.

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 anbodskonkurranse om forpliktelse til å yte offentlige tjenester

1. Den offentlige anbodskonkurransen 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. Anbudsinndelingen 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 anbudsinndelingen i *Den europeiske unjons tidende*. Fristen for innlevering av anbud 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 anbudsinndelingen 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 anbudsinndelingsbestemmelsen og eventuelle relevante opplysninger og/eller dokumentasjon vedrørende den offentlige anbudskonkurransen og forpliktelsen til å yte offentlige tjenester,
 - e) frist for innlevering av anbud.
6. De(n) berørte medlemsstat(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 anbudene 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 anbudskonkurransen og utvelgelsen, og underretningen skal inneholde følgende opplysninger:
 - a) antallet anbydere og deres navn og selskapsinformasjon,
 - b) driftsrelaterte elementer i anbudene,
 - c) den godtgjørelse som kreves i anbudene,
 - 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 anbudskonkurransen 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 landegrenser,
 - 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, får 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.

Henvisninger til de opphevede forordningene skal forstås som henvisninger 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

Utgeve av:
Samferdselsdepartementet

Foto: Vardø lufthavn, Avinor AS

Trykk: Service- og tryggingsorganisasjonen
til departementa 04/2023

