



# Innbyding til konkurranse

Drift av regionale ruteflygingar på rutene Stokmarknes – Bodø,  
Stokmarknes – Tromsø, Florø – Oslo og Ørsta-Volda – Oslo frå 1. oktober 2021



# Innbyding til konkurranse

Drift av regionale ruteflygingar på rutene Stokmarknes – Bodø,  
Stokmarknes – Tromsø, Florø – Oslo og Ørsta-Volda – Oslo frå 1. oktober 2021



<b>PROSEDYREREGLAR FOR FLYRUTEKJØP .....</b>	<b>3</b>
1. Oppdraget .....	3
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. Krav til tilbodet .....	11
6. Tilbodshandsaming i Samferdselsdepartementet .....	17
7. Avgjerd av konkurransen .....	18
<b>VEDLEGG 1. FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING (FOT) ...</b>	<b>20</b>
1. Innleiing .....	20
2. Forpliktingar (FOT) – Minstetal tal på flygingar, setekapasitet, ruteføring og rutetider .....	21
2.1 Stokmarknes – Bodø.....	21
2.2 Stokmarknes – Tromsø.....	22
2.3 Ørsta-Volda – Oslo.....	23
2.4 Florø – Oslo .....	24
2.5 Billettprisar.....	25
2.6 Reglar om sosiale rabattar.....	25
2.7 Rutedrift.....	26
3. Tilleggskrav som gjeld ved tildeling av einerett.....	27
<b>VEDLEGG 2. KONTRAKT OM RUTEFLYGING .....</b>	<b>28</b>
1. Dokument som inngår i kontrakten.....	28
2. Kontrakten gjeld følgjande ruter: .....	28
3. Kontraktperiode .....	28
4. Einerett til å trafikkere.....	28
5. Krav til drifta.....	28
6. Billettprisar, rabattar, salskanalar og vilkår.....	30
7. Betaling av kompensasjon, risikodeling og anna .....	31

<b>8. Innsynsrett for Samferdselsdepartementet, rapporteringsplikt for operatøren.....</b>	<b>32</b>
<b>9. Reforhandling .....</b>	<b>34</b>
<b>10. Suspensjon av kontraktplikter .....</b>	<b>34</b>
<b>11. Oppseiing, heving og andre grunnar til opphøyr.....</b>	<b>35</b>
<b>12. Tvistemål .....</b>	<b>36</b>
<b>13. Overføring av kontraktansvar .....</b>	<b>36</b>
<b>14. Signering.....</b>	<b>36</b>
<b>VEDLEGG 3. TILBODSSKJEMA.....</b>	<b>37</b>
<b>VEDLEGG 4. BUDSJETT OG RUTEPROGRAM.....</b>	<b>39</b>
<b>VEDLEGG 5. RETTLEIANDE TRAFIKKOPPLYSINGAR.....</b>	<b>46</b>
<b>VEDLEGG 6. FORSKRIFT AV 12. AUGUST 2011 NR. 833 OM LUFTRANSPORTTJENESTER I EØS.....</b>	<b>48</b>
<b>VEDLEGG 7. FORORDNING NR. 1008/2008.....</b>	<b>59</b>



# 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 konkurransefasen for denne anskaffinga òg ha ei rolle som rådgjevar for Samferdselsdepartementet.

### 1.2 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet inviterer til konkurranse med forhandling om drift av regionale ruteflygingar på rutene lista opp i tabell 1 i punkt 1.4 for perioden 1. oktober 2021 til 31. mars 2022 og i tabell 2 i punkt 1.4 for perioden 1. oktober 2021 til 31. mars 2024.

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 ei rute i samsvar med lufttransportforskrifta § 11, jf. lufttransportforordninga artikkel 16 nr. 9 og 10 og artikkel 17.

Har ikkje noko luftfartsselskap starta eller dokumentert overfor Samferdselsdepartementet at det frå 1. oktober 2021 vil starte vedvarande ruteflygingar i samsvar med dei pålagte forplikingane til offentleg tenesteyting for ruteområdet som er spesifisert i vedlegg 1, vil Samferdselsdepartementet tildele einerett til å trafikker dei aktuelle rutene.

Flyrutene som er omfatta av konkurransen skal som eit minimum driftast i samsvar med krava i vedlegg 1. Desse forplikingane vil i det følgjande bli omtalt som «forplikingar til offentleg tenesteyting» eller «FOT».

#### 1.4 Ruter og kontraktperiode

Innbydinga gjeld konkurranse om drift av ruteflygingar i perioden 1. oktober 2021 – 31. mars 2022 for rutene i tabell 1 og i perioden 1.oktober 2021 – 31. mars 2024 for rutene i tabell 2. Følgjande ruter (i begge retningar) er omfatta av konkurransen:

Tabell 1:

Lufthamn 1	Lufthamn 2
Stokmarknes	Bodø
Stokmarknes	Tromsø

Tabell 2:

Lufthamn 1	Lufthamn 2
Ørsta-Volda	Oslo
Florø	Oslo

Tilbydaren kan ikkje ta atterhald mot tidspunktet for oppstart, jf. punkt 5.5.4 nedanfor.

#### 1.5 Kunngjering

Konkurransen er kunngjort i Den europeiske unions tidende nr. C 132 og i EØS-tillegget nr. 27, kunngjort 15. april 2021.

#### 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](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Kontaktpersonar i Samferdselsdepartementet er:

Seniorrådgjevar Andreas Neumann, (+47) 97 51 15 90, [andreas.neumann@sd.dep.no](mailto:andreas.neumann@sd.dep.no)

Rådgiver Jens Nesbø, (+47) 97 69 06 50, [jens.nesbo@sd.dep.no](mailto:jens.nesbo@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 gjer merksam 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 Konkurransformer**

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

### **2.3 Konkurransgrunnlaget**

#### **2.3.1 Generelt**

Konkurransegrunnlaget inneheld følgande dokument:

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

Avtalen som Samferdselsdepartementet inngår med vinnaren av konkurransen vert regulert av kontraktvilkåra.

Før tilbodet blir levert, er det forventat 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 konkurransegrunnlaget, irekna føresetnadane for levering av den tenesta som vert kjøpt.

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



Dersom Samferdselsdepartementet blir bedt om tilleggsinformasjon til konkurransegrunnlaget i tilstrekkeleg tid før tilbudsfristen går ut (sjå punkt 5.2), 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".

### **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 departementets nettside:

<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 ved Samferdselsdepartementet for å sikre seg eventuell tilleggsinformasjon frå departementet, og for å få tilsendt datafil med mal for budsjett og ruteprogram 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 sladda versjon av sitt tilbod, der opplysningar tilbydar meiner er underlagt teieplikt skal vere sladda. Oppdragsgjevar har sjølvstendig plikt for å vurdere kva for opplysningar i tilbodet som er omfatta av teieplikta. Den sladda versjon av tilbodet er berre rettleiande. Dersom tilbydar meiner at ingen opplysningar i tilbodet er teiepliktige, skal dette stadfestast i tilbods brevet.

## **2.7 Habilitet**

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

### **3. Krav til tilbydarane og dokumentasjon**

#### **3.1 Innleiing**

For å kunne 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.

#### **3.2. Lisens**

Alle tilbydarane 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 blir 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.

#### **3.3 Attest for skatt og meirverdiavgift**

Alle norske tilbydarar skal leggje ved attest for skatt og meirverdiavgift i tilbodet. Attestane må vere mottekne seinast når tilbodsfristen går ut. Attestane skal ikkje vere meir enn seks månader gamle, rekna frå tilbodsfristen.

#### **3.4 Krav til rekneskapsskilje**

Dersom tilbydaren får tilskot for drift av andre flyruter enn dei som inngår i denne konkurransen, skal rekneskapet 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 rutene 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 gjer merksam på 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](mailto:postmottak@caa.no)), +47 75 58 50 00, kontaktperson Ståle Rosland)
- Avinor ([post@avinor.no](mailto:post@avinor.no)), +47 67 03 00 00, kontaktperson Lars Draagen)

### **4.3 Avgrensingar i bruken av luftromet**

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 blir levert inn, jf. forskrift av 13. mars 2007 nr. 266 om fleksibel bruk av luftrommet:

<http://www.lovddata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20070313-0266.html>

Utstrekning og aktiviseringstidspunkt for treningsområda er publisert i AIP Norge. Nærmare informasjon om avtalar som er inngått mellom Luftforsvaret og Avinor AS i tilknytning til den nemnde forskrifta, kan ein få frå Avinor.

### **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 (sjå forskrift om utsendte arbeidstakare), forskrift om universell utforming

av lufthamner mv. og internasjonale konvensjonar (særleg relevante ILO-konvensjonar). Sjå òg punkt 5.8 og 5.13 i kontraktvilkåra (vedlegg 2).

## **5. Krav til tilbodet**

### **5.1 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.
2. Sendinga skal vere merka "Tilbod FOT-rute".
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.

### **5.2 Tilbodsfrist**

Tilbodsfristen er 15. juni 2021 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.

### **5.3 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.

### **5.4 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 blir forlenga.

### **5.5 Innhald i tilbodet**

#### **5.5.1 Dei tilbydde tenestene og føresetnader for tenesteleveransen**



### 5.5.1.1 Tilbod på ei eller fleire ruter

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

Rutenummer	Rute
1	Stokmarknes–Bodø
2	Stokmarknes–Tromsø
3	Ørsta-Volda–Oslo
4	Florø–Oslo

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

Desse kombinasjonane av ruter er gyldige:

a. Rute 1-2 (1,2)

I tillegg må tilbydaren gje tilbod på kvar enkelt rute som inngår i kombinasjonane. Tilbydarar kan altså ikkje delta i konkurransen med vilkår om at han skal vinne alt eller ingenting.

Tilbodet skal innehalde tilbodsbudsjett for kvar enkelt rute, jf. vedlegg 4. Budsjetta skal vise fordelinga av kostnader og inntekter på kvar rute som er med i kombinasjonen, og kva kompensasjon tilbydaren krev for kvar rute. Sjå vedlegg 3 Tilbodsskjema.

### 5.5.1.2 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 år

Innanfor dei rammene som følgjer av FOT (vedlegg 1), skal tilbydaren sjølv utarbeide nødvendig ruteprogram for ruteområdet, jf. kontraktvilkåra (vedlegg 2) punkt 5. Skjemaet i vedlegg 4 kan nyttast. Ruteprogrammet skal liggje ved tilbodet og innehalde ein spesifisering av kor mange seter som blir tilbydd. Som det går fram av punkt 7.2 vil dette bli lagt vekt på i vurderinga av tilbodet, men berre dersom alle tilbod inneheld identiske kompensasjonskrav.

- ii. Billettprisar
  - i. Struktur, nivå, vilkår og rabattar
- iii. Luftfartøy
  - i. Type luftfartøy
  - ii. Storleik (setekapasitet)

### iii. Lastekapasitet

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 5.12). Dersom tilbodet blir basert på wet-lease, vil dette reknast som eit vesentleg avvik som skal føre til avvising etter reglane i lufttrafikkforskrifta § 20.

#### **5.5.2 Tilbodsskjema, tilbodsbudsjett, krav om økonomisk kompensasjon og billettprisar**

Tilbydar skal nytta 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. Den samla kompensasjonen skal vere likt fordelt på dei fire åra. Realistisk budsjettering er ein føresetnad.

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

Tilbodet skal bygge på prisnivået for første driftsår (1. oktober 2021 – 31. mars 2022). For rutene i tabell 2 i punkt 1.4 skal kompensasjonsbeløpet frå andre driftsår i post 26 i tilbodsbudsjettet reknast om i tråd med tolv månadersendinga i konsumprisindeksen (KPI) frå Statistisk sentralbyrå i februar same året.

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 ruta/rutene med einerett, men utan kompensasjon frå staten.

#### **5.5.3 Utgreiing om oppstart og gjennomføringsevne**

Tilbydar skal dokumentere at selskapet vil vere i stand til å starte oppdraget 1. oktober 2021, og oppfylle forpliktingane i kontrakten (sjå særleg kontraktens punkt 5 og 6). Tilbodet skal innehalde ei utgreiing av dette.

Utgreiinga skal nyttast av oppdragsgjevar ved vurdering av om det er grunnlag for å avvise som nemnt i lufttransportforskrifta og i punkt 6.

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. Det avgjerande er at tilbydar gjer greie for at han vil vere i stand til å starte flygingane innan fristen for oppstart og oppfylle forpliktingane i kontrakten. Tilbydaren ber risikoen for at dokumentasjonen og utgreiinga i tilbodet 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 for steep approach
  - 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 tilbodet 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 plasser (kortbaner), inkludert:
    - i. Wet runway
    - ii. Contaminated runway (ice/compact snow)
  - v. At flyet er i stand til å møte publisert climb gradient på publisert SID, og eventuelt alternative prosedyrar.
- 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 selskapets 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. Tilgang på kvalifisert personell (besetning), eventuelle planar for tilsetjing og kvalifisering av slikt personell.
- l. 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 flyplassen.
- m. Tryggleiksvurdering på kvar av rutestrekningane som det blir lagt inn tilbod på.
- n. Framstilling av korleis operatøren vil sikre at ein mogleg leigd operatør eller eit leigd mannskap har tilstrekkeleg kjennskap til rutene og lufthamner. Merk samstundes den snevre tilgangen tilbydaren har til å nytte leigd operatør eller mannskap som går fram av kontraktvilkåra (vedlegg 2) punkt 5.12.

#### *Tekniske forhold:*

- o. Skildring av korleis teknisk vedlikehald er tenkt sikra i samband med ruteområdet/ruteområda som skal utførast i tilbodet.
- p. Parkering av luftfartøy på aktuell(e) endestasjon(ar) med omsyn til tryggleik, nødvendig vedlikehaldsarbeid og vern mot kritiske vêrforhold.
- q. Tilgang til nødvendige tenester med omsyn til av-ising, tauing og servicing av luftfartøy.
- r. Kopi av kontrakt eller liknande med PART-145-verkstad, eventuell kopi av eigne PART-145 verkstadrettar .

#### *Framdriftsplan:*

- s. 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 lufttransportforskriften § 23, jf. § 20.

#### **5.5.4 Atterhald og avvik**

Atterhald og avvik frå konkurransedokumentene skal gå klart fram av tilbodet. Tilbydar blir 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 6.3, eller forhandlingar.

#### **5.5.5 Komplett tilbod**

Eit komplett tilbod skal minst omfatte:

1. Utfylt tilbodsskjema, jf. punkt 5.5.2 tredje avsnitt.
2. Utfylt budsjett for ruta/rutene, jf. punkt 5.5.2 første og andre avsnitt.
3. Alle opplysingane som det er stilt krav om i punkt 5.5.1.
4. Dokumentasjon på kvalifikasjonar, jf. kapittel 3:
  - a) kopi av lisens
  - b) attest for skatt og meirverdiavgift
5. Utgreiing og dokumentasjon om oppstart og oppfylling av kontrakten, jf. punkt 5.5.3.

## **6. Tilbodshandsaming i Samferdselsdepartementet**

### **6.1 Registrering av tilbod**

Samferdselsdepartementet skal skriftleg stadfeste når eit tilbod er motteke.

### **6.2 Tilbodsopning og protokoll**

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

### **6.3 Ettersending av opplysningar, dokumentasjon og forhandling**

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

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

### **6.4 Avvising**

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



## **7. Avgjerd av konkurransen**

### **7.1 Avlysning av konkurransen og avvising av alle tilbud**

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 tilbud.

Departementet legg til grunn at det har sakleg grunn til å avlyse konkurransen dersom eit EØS-luftfartsselskap som kan få løyve til å utøve trafikk på eit eller fleire av dei utlyste områda, dokumenterer at det vil starte vedvarande flygingar utan tildeling av einerett som omtalt i lufttransportforordninga, før ein av tilbydarane blir tildelt kontrakt. Sjå punkt 1.3 andre avsnitt.

Fristen for å melde kommersiell drift er dagen før avgjersla om kven som skal tildelast kontrakten blir offentleggjort (sjå punkt 7.3).

Dersom konkurransen blir avlyst, eller alle tilboda blir avviste, skal Samferdselsdepartementet melde frå om det til dei som har levert tilbud i samsvar med punkt 7.4.

### **7.2 Tildelingskriterium**

Som hovudregel skal kontrakten tildelast det tilbodet som har det lågaste kompensasjonskravet for heile kontraktperioden frå 1. oktober 2021 til 31. mars 2022 for rutene 1 i punkt 1.4 i tabell og frå 1. oktober til 31. mars 2024 for rutene i punkt 1.4 i tabell 2.

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

### **7.3 Avgjerd om tildeling av kontrakt og omgjerding**

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

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

Avgjerda om kven som blir tildelt kontrakt blir offentleggjort på nettsidene til Samferdselsdepartementet (regjeringen.no).

### **7.4 Opplysningsplikt**

Samferdselsdepartementet skal gje skriftleg melding med ei kort grunngjeving:

- a) dersom eit tilbud blir avvist
- b) dersom alle tilbud blir avvist

c) dersom konkurransen blir avlyst

## VEDLEGG 1. FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING (FOT)

### 1. Innleiing

Med verknad frå 1. oktober 2021 innfører Noreg nye forpliktingar til offentleg tenesteyting på følgjande flyruter:

1. oktober 2021 – 31. mars 2022:

<b>Lufthamn 1</b>	<b>Lufthamn 2</b>
Stokmarknes	Bodø
Stokmarknes	Tromsø

1. oktober 2021 – 31. mars 2024:

<b>Lufthamn 1</b>	<b>Lufthamn 2</b>
Ørsta-Volda	Oslo
Florø	Oslo

## **2. Forpliktingar (FOT) – Minstetal tal på flygingar, setekapasitet, ruteføring og rutetider**

### **2.1 Stokmarknes – Bodø**

#### ***Kapasitet***

*Frå 1. oktober 2021 – 31. mars 2022*

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 26 500 seter 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 Stokmarknes:

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

Til Stokmarknes:

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

## 2.2 Stokmarknes – Tromsø

### *Kapasitet*

*Frå 1. oktober 2021 – 31. mars 2022*

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 10 000 seter 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

## 2.3 Ørsta-Volda – Oslo

### *Kapasitet*

*Frå 1. oktober 2021 – 31. mars 2022*

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 25 500 seter i kvar retning.

*Per driftsår frå 1. april 2022*

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 63 500 seter per år 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



## 2.4 Florø – Oslo

### *Kapasitet*

*Frå 1. oktober 2021 – 31. mars 2022*

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 16 500 seter i kvar retning.

*Per driftsår frå 1. april 2022*

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

### *Ruteføring*

*Frå 1. oktober 2021 – 31. mars 2022*

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.

*Per driftsår frå 1. april 2022*

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

## 2.5 Billettprisar

Maksimal billettpris, fullt fleksibel éin veg (maksimalpris), skal i driftsåret som tek til 1. oktober 2021, ikkje overstige følgjande beløp:

Rute	Maksimalpris
Stokmarknes – Bodø	1 439 kr
Stokmarknes – Tromsø	1 627 kr
Ørsta-Volda – Oslo	2 606 kr
Florø – Oslo	2 666 kr

For påfølgjande driftsår skal maksimalprisen på rutene Florø – Oslo og Ørsta-Volda – Oslo justerast 1. april innanfor ramma av tolv månadersendinga i konsumprisindeksen (KPI) i februar same året. Statistisk sentralbyrå offentleggjer KPI i mars (<http://www.ssb.no>).

Operatøren skal tilby billettar gjennom minst ein eigen salskanal. Operatøren skal selje billettane til ein pris som ikkje overstig maksimalprisen.

Maksimalprisen gjeld òg for billettar som blir 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.

## 2.6 Reglar om sosiale rabattar

### 2.6.1

På flyruter der Samferdselsdepartementet kjøper tenester etter forpliktingar 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 høyrshemma.
- e) Utan omsyn til alder skal ektefelle/sambuar eller ein person som må følgje den som har rett til rabatt etter a)–d) få rabatt. Den som har rett til rabatt avgjer sjølv behovet for følgje.
- f) Personar som ikkje har fylt 16 år på utreisedagen.

### **2.6.2**

Sosial rabatt for personar omfatta av punkt 2.6.1 skal utgjere 50 % av maksimal normaltakst.

### **2.6.3**

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

### **2.6.4**

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.

### **2.6.5**

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

- a) Person som nemnt i punkt 2.6.1 bokstav a) må vise identifikasjon med bilete og fødselsdato.
- b) Personar som nemnt i punkt 2.6.1 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 2.6.1 bokstav d) må vise skulebevis og erklæring frå Folketrygda om rett til grunnstønad eller hjelpestønad eller tilsvarende stønad frå anna EØS-land.

## **2.7 Rutedrift**

### **2.7.1 Ruteprogram**

Operatøren skal ta omsyn til publikum sin etterspurnad etter flyreiser.

### **2.7.2 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 himmelferds dag, 1. pinsedag, 2. pinsedag, 17. mai, julaftan, 2. juledag, og to valfrie dagar.

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

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

### **2.7.3 Mellomlanding**

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

### **2.7.4 Delt kapasitet mellom to destinasjonar**

Der to ruter med forplikting delar kapasitet, kan operatøren fordele billettsalet mellom dei to rutene, så lenge operatøren dekkjer 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 kapasiteten på ruta med forpliktingane svarer til påkravd minimumskapasitet.

### **2.7.5 Trykkabin**

Operatøren skal bruke fly med trykkabin på alle flygingar.

## **3. Tilleggskrav som gjeld ved tildeling av einerett**

Ved kjøp av flyruter som avgrensar tilgangen til ruter til eitt selskap, gjeld i tillegg desse reglane:

### **3.1 Billettprisar**

- Dersom operatøren deltek i eit lovleg samarbeid med andre selskap om rabattar, gjennomgåande takstar, overgangstider for passasjerar eller gjennomgåande innsjekking av billettar og bagasje, plikter 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 einssidig tilbyr slike vilkår, utan at dei er ein del av eit samarbeid med andre selskap.
- Passasjerar kan ikkje tene eller bruke poeng frå bonus-/lojalitetsprogram på flyrutene.
- Operatøren skal gje sosiale rabattar i samsvar med retningslinjene i forpliktingar til offentleg tenesteyting.

### **3.2 Vilkår ved overgang**

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

## **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 flyrute(r) som nemnt i punkt 2 nedanfor.

Sjå punkt 13 om overføring av Samferdselsdepartementet sine rettar og plikter til anna myndigheit etter kontrakten.

### **1. Dokument som inngår i kontrakten**

I kontrakten inngår desse dokumenta:

1. Desse generelle kontraktvilkåra
2. Forpliktingane til offentleg tenesteyting (vedlegg 1 til prosedyrereglene for flyrutekjøp) knytt til rutene som er lista opp i punkt 2
3. Tilbodet frå operatøren

Eventuelle endringar i kontrakten skal gjerast med skriftleg tilleggskontrakt.

### **2. Kontrakten gjeld følgjande ruter:**

### **3. Kontraktperiode**

Kontrakten gjeld frå 1. oktober 2021 til 31. mars 2022/31. mars 2024. Sjå likevel punkt 7.7 andre punktum og punkt 8.8.

### **4. Einerett til å trafikkere**

Kontrakten gir operatøren einerett til å trafikkere rutene som nemnt i punkt 2 i kontraktperioden.

### **5. Krav til drifta**

- 5.1 Operatøren har som hovudregel plikt til å 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. oktober 2021 til 31. mars 2022.

- Sjølv om operatøren reduserer setekapasiteten, skal krava til tal på daglege flygingar og mellomlandingar gjelde.
- 5.2 Påkravd regularitet er minimum 98,5 prosent. Samferdselsdepartementet kan sanksjonere operatøren etter reglane i punkt 7.5 ved brot på dette kravet.
  - 5.3 Operatøren har sjølv ansvaret for at han til kvar tid har eit ruteprogram som tilfredsstillar krava etter forpliktingane 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.
  - 5.4 Operatøren skal sende det ruteprogrammet som til kvar tid er gjeldande til Samferdselsdepartementet til orientering.
  - 5.5 Operatøren kan søkje Samferdselsdepartementet om lov til å gjere endringar frå det produksjonsvolumet som er avtalt etter reglane i punkt 5.1. Ved behandlinga vil Samferdselsdepartementet vektleggje om endringa gir eit like godt eller betre tilbod til dei reisande samla sett.
  - 5.6 Operatøren kan søkje Samferdselsdepartementet om lov til å gjere mindre avvik frå forpliktingane til offentleg tenesteyting. Departementet kan ved handsaming av søknaden mellom anna leggje vekt på om forholda har endra seg sidan kontrakten vart signert.
  - 5.7 Drifta skal utførast med den flytypen operatøren har ført opp i tilbodet. Andre flytypar kan likevel nyttast dersom det produksjonsvolumet som er avtalt tillèt det, eller det er i samsvar med endringar som er gjort i medhald av punkt 5.1, 5.5 eller 5.6. Endra bruk føreset samtykke frå Samferdselsdepartementet.
  - 5.8 Operatøren pliktar elles å utføre drifta i samsvar med luftfartslova med tilhøyrande forskrifter, andre reglar på området og eventuelle vedtak og pålegg frå offentlege styresmakter i medhald av slike reglar.
  - 5.9 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.
  - 5.10 Operatøren står til kvar tid ansvarleg for å oppfylle driftskrava som følgjer av føresegnene i punkt 5.

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.

- 5.11 Dei 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.
- 5.12 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.
- 5.13 Operatøren skal sørge for at grunnleggjande 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.
- 5.14 Operatøren er plikter 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 perioden frå 1. oktober 2021 til 31. mars 2022 ikkje overstige det beløpet som er fastsett for den aktuelle ruta i punkt 2.5 i forpliktingane til offentleg tenesteyting.

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 eigen salskanal. Operatøren skal gjennom alle sine egne salskanalar selje billettane til ein pris som ikkje overstig maksimalprisen.

Maksimalprisen gjeld òg for billettar som blir 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 billetter og bagasje, så plikter 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 einsidig tilbyr slike vilkår, utan at dei er ein del av eit samarbeid med andre selskap.
- 6.4 Bonuspoeng frå lojalitets- eller bonusprogram kan verken tenast opp eller takast ut på flygingane som er omfatta av avtalen.
- 6.5 Operatøren pliktar å yte sosiale rabattar i samsvar med punkt 2.6 i forpliktingane til offentleg tenesteyting.
- 6.6 Operatøren skal tilby passasjerane gjennomgåande reiser (billetter og bagasje) til naturlege vidare innanlands forbindelsar.
- 6.7 Operatøren skal sørge for at barn over 5 år skal kunne reise alene på rutene.

## **7. Betaling av kompensasjon, risikodeling og anna**

- 7.1 Operatøren har krav på kompensasjon frå Samferdselsdepartementet for følgjande ruter:

Kompensasjonen for ruter med kontraktsperiode 1. oktober 2021 – 31. mars 2022 utgjer:

- for 1. driftsår: \_\_\_\_\_ kr

Kompensasjonen for ruter med kontraktsperiode 1. oktober 2021 – 31. mars 2024 utgjer:

- for 1. driftsår: \_\_\_\_\_ kr

- for 2. driftsår: \_\_\_\_\_ kr

- for 3. driftsår: \_\_\_\_\_ kr

For første driftsår blir det ikkje gjort justeringar i kompensasjonen.



For andre og tredje driftsår skal kompensasjonsbeløpet i post 26 i budsjettet reknast om i tråd med tolv månaders endringa i konsumprisindeksen (KPI) frå Statistisk sentralbyrå i februar same året.

Det blir ikkje gjort endringar i kompensasjonen som følgje av at produksjonsvolumet er justert ned i medhald av punkt 5.1 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 bli 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 overstiger 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 5.2.
- 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 8.8, slik at eventuelle reduksjonar i kompensasjonen kan gjerast.

## **8. Innsynsrett for Samferdselsdepartementet, rapporteringsplikt for operatøren**

- 8.1 Innan 15. mai 2022, 2023 og 2024 skal operatøren uoppmoda sende Samferdselsdepartementet revidert rekneskap for førre rekneskapsår, både for rutene i denne kontrakten og for den totale verksemda.

- 8.2 Kvart kvartal (januar-mars, april-juni, juli-september, oktober-desember) 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 er punktleig (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 seter per rute.

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. februar 2022.

- 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. 2-9, er å rekne som offentleg informasjon til kvar tid.
- 8.6 Samferdselsdepartementet kan når som helst be operatøren utlevere opplysningar som har sakleg tilknytning til kontraktforholdet. 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 Dersom operatøren rapporterer mangelfullt eller for seint etter føresegnene ovanfor i punkt 8, har Samferdselsdepartementet rett til å halde tilbake kompensasjon.
- 8.8 Departementet skal, saman med luftfartsselskapet, 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**

- 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 revisjon av kontrakten. Slikt revisjonskrav må setjast fram seinast tre månader etter endringa. 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 skatter og avgifter skal alltid gi grunnlag for reforhandling som nemnt i punkt 9.1.
- 9.3 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. Blir ikkje partane samde, har operatøren krav på erstatning etter reglane om nedlegging og stenging i punkt 11.4 så langt dei passar.
- 9.4 Dersom Samferdselsdepartementet trur at krav om reforhandling ikkje vil føre fram, kan det i staden vedta å leggje ruta ut på ny konkurranse.

## **10. Suspensjon av kontraktplikter**

- 10.1 Samferdselsdepartementet har rett til å foreta trekk i kompensasjonen som nemnt i kapittel 7 dersom operatøren bryt forpliktingar som følgjer av kontraktsvilkåra her eller av forpliktingane til offentleg tenesteyting (FOT) 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 sin handling samanlikna med om han hadde retta seg etter kontraktsvilkåra eller FOT.

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 Samferdselsdepartementet har rett til å suspendere kontrakten dersom operatøren ikkje oppfyller rapporteringsplikta eller hindrar innsyn etter reglane i punkt 8, så sant han har fått skriftleg varsel med frist i minst to veker om å rette på forholdet. Suspensjonen kan vare til forholdet er retta opp.
- 10.3 Likeins kan Samferdselsdepartementet suspendere kontrakten dersom flymateriellet til operatøren er involvert i ei luftfartsulykke eller ei alvorleg luftfartshending. Suspensjon etter denne føresegna kan vare til 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 Suspensjon medfører ikkje avgrensingar i retten til å gjere misleghaldsverknader gjeldande.

## **11. Oppseiing, heving og andre grunnar til opphøyr**

- 11.1 Med dei avgrensingane som følgjer av preseptorisk insolvenslovgiving, kan Samferdselsdepartementet seie opp kontrakten med omgåande verknad dersom operatøren blir 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, 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. 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 blir stengd som følgje av pålegg frå luftfartsstyresmakta, fell dei ordinære kontraktpliktene mellom partane bort frå det tidspunktet landingsplassen faktisk blir lagd ned eller stengd.

Dersom det går meir enn eitt år frå operatøren blir gjort kjend med nedlegginga, til landingsplassen faktisk blir lagd ned eller stengd, har ikkje operatøren krav på erstatning for økonomisk tap som han lir som følgje av at kontrakten blir 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 blir gjort kjend med nedlegginga eller stenginga, alternativt fram til 31. mars 2022 dersom denne datoen fell tidlegare.

11.5 Ved vesentleg misleghald kan kontrakten hevast av motparten med omgåande verknad.

## **12. Tvistemål**

Usekje 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 blir samde om å avgjere saka ved skilddom.

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

## **13. Overføring av kontraktansvar**

Rettar og plikter Samferdselsdepartementet har etter denne avtalen kan i kontraktperioden overførast til ei anna myndigheit som då vil tre inn i kontrakten for den attverande perioden på same vilkår som Samferdselsdepartementet. Operatøren vil i så fall bli orientert skriftleg om dette.

## **14. Signering**

Stad: \_\_\_\_\_ Stad: \_\_\_\_\_

Dato: \_\_\_\_\_ Dato: \_\_\_\_\_

For Samferdselsdepartementet :

For operatøren:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## VEDLEGG 3. TILBODSSKJEMA

### Innbyding til konkurranse

**Drift av regionale ruteflygingar på rutene Stokmarknes – Bodø, Stokmarknes – Tromsø, Florø – Oslo og Ørsta-Volda – Oslo frå 1. oktober 2021**

Tilbydar skal skrive opp det kompensasjonskravet som skal gjelde for heile kontraktperioden basert på prisnivået for det første driftsåret (1. oktober 2021 – 31. mars 2022) i skjemaet.

#### 1. Opplysningar om tilbydar

Tilbydars namn	
Adresse	
Telefon	
E-post	
Kontaktperson(ar)	

#### 2. Oversikt over innleverte tilbud ved spesifikasjon av kompensasjonskrav for heile kontraktperioden basert på prisnivået for det første driftsåret (1. oktober 2021 – 31. mars 2022).

Nr	Tilbud på ruter med kontraktperiode 1. oktober 2021 – 31. mars 2022	<i>Behov for kompensasjon, jf. post 26 i tilbudsbudsjettet (i NOK 1000)</i>
1	Stokmarknes – Bodø	
2	Stokmarknes – Tromsø	

	Kombinasjon av rute a Tilbydar som legg inn tilbod på kombinasjon av 1 og 2 må òg legg inn tilbod på rute 1 og 2 separat.	
	Rute 1, dersom tildelt kombinasjon av rute a	
	Rute 2, dersom tildelt kombinasjon av rute a	
	Sum av rute 1 og 2	
Nr	Tilbod på ruter med kontraktperiode 1. oktober 2021 – 31. mars 2024	<i>Behov for kompensasjon, jf. post 26 i tilbudsbudsjettet (i NOK 1000)</i>
3	Ørsta-Volda – Oslo	
4	Florø – Oslo	

### 3. Underskrift

Stad	Dato	Forpliktande underskrift

## **VEDLEGG 4. BUDSJETT OG RUTEPROGRAM**

Dette vedlegget innehold kalkyleskjema som skal nyttast for tilbodet, jf. Prosedyrereglane punkt 5.5.2. Kalkyle skal utarbeidast både for heile kontraktperioden og per driftsår. Kompensasjonen skal vere målt i prisnivået for første driftsår.

I tillegg til å fylle ut skjema, skal tilbydaren òg levere kalkylane i elektronisk format. Ved førespurnad kan Samferdselsdepartementet 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. oktober 2021 – 31. mars 2022.**

For andre og tredje driftsår skal kompensasjonskravet i post 26 i budsjettet reknast om for rutene Ørsta-Volda – Oslo og Florø – Oslo i tråd med tolv månadersendinga i konsumprisindeksen (KPI) frå Statistisk sentralbyrå i februar same året, jf. Prosedyrereglane punkt 5.5.2 andre avsnitt og vedlegg 2 punkt 7.1.

Andre driftsår er 1. april 2022 – 31. mars 2023 og tredje driftsår er 1. april 2023 – 31. mars 2024.

Alle postar i budsjetta skal spesifiserast med beløp, også dersom beløpet er sett til NOK 0.



# BUDSJETT FOR RUTER MED KONTRAKTSPERIODE 1. OKTOBER 2021- 31. MARS 2022

Rute: \_\_\_\_\_

## Heile perioden: 1. oktober 2021 – 31. mars 2022

I prisnivået for driftsåret 1. oktober 2021 – 31. mars 2022

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

# BUDSJETT FOR RUTER MED KONTRAKTSPERIODE 1. OKTOBER – 31. MARS 2024

Rute: \_\_\_\_\_

## Heile perioden: 1. oktober 2021 – 31. mars 2024

I prisnivået for driftsåret 1. oktober 2021 – 31. mars 2022

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

# BUDSJETT FOR RUTER MED KONTRAKTSPERIODE 1. OKTOBER – 31. MARS 2024

Rute: \_\_\_\_\_

## Første driftsår 1. oktober 2021 – 31. mars 2022

I prisnivået for driftsåret 1. oktober 2021 – 31. mars 2022

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

# BUDSJETT FOR RUTER MED KONTRAKTSPERIODE 1. OKTOBER – 31. MARS 2024

Rute: \_\_\_\_\_

## Per driftsår for perioden 1. april 2022 – 31. mars 2024

I prisnivået for driftsåret 1. oktober 2021 – 31. mars 2022

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

## RUTEPROGRAM

Ein Excel-mal for oppsett av ruteprogram for kvardag og helg følgjer under. Dette er ein rettleiande mal, og det er mogleg å framstille ruteprogrammet på ein annan måte, men vi oppmodar tilbydarane å nytte seg av malen. Denne kan også utvidast til å innehalde fleire avgangar og fleire detaljar. Ved førespurnad kan Samferdselsdepartementet levere ei datafil med ruteprogram i Microsoft Excel format, jf. prosedyrereglane punkt 2.4.

Tidstabell tilbod*:						
Frå	Til	Avgang	Ankomst	Mellom-landing	Varigheit	Total PAX pr. år
Stokmarknes	Bodø					
Stokmarknes	Bodø					
Bodø	Stokmarknes					
Bodø	Stokmarknes					
Stokmarknes	Tromsø					
Stokmarknes	Tromsø					
Tromsø	Stokmarknes					
Tromsø	Stokmarknes					
Ørsta-Volda	Oslo					
Ørsta-Volda	Oslo					
Oslo	Ørsta-Volda					
Oslo	Ørsta-Volda					
Florø	Oslo					
Florø	Oslo					
Oslo	Florø					
Oslo	Florø					

\* Viss talet på planlagde flygingar er høgare enn minstekravet kvar dag eller på enkelte dagar ber vi om at dette blir spesifisert. Dette kan gjerast ved å legge til fleire avgangar på dei aktuelle rutene.

Tidstabell tilbod helg*:						
Frå	Til	Avgang	Ankomst	Mellom-landing	Varigheit	Total PAX pr. år
Stokmarknes	Bodø					
Stokmarknes	Bodø					
Bodø	Stokmarknes					
Bodø	Stokmarknes					
Stokmarknes	Tromsø					
Stokmarknes	Tromsø					

Tromsø	Stokmarknes					
Tromsø	Stokmarknes					
Ørsta-Volda	Oslo					
Ørsta-Volda	Oslo					
Oslo	Ørsta-Volda					
Oslo	Ørsta-Volda					
Florø	Oslo					
Florø	Oslo					
Oslo	Florø					
Oslo	Florø					
<p><b>* Viss talet på planlagde flygingar er høgare enn minstekravet kvar dag eller på enkelte dagar ber vi om at dette blir spesifisert. Dette kan gjerast ved å legge til fleire avgangar på dei aktuelle rutene.</b></p>						

## **VEDLEGG 5. RETTLEIANDE TRAFIKKOPPLYSINGAR**

I dette kapitlet blir det gitt visse opplysingar om trafikknivå for rutene før fastsetting av forpliktingar til offentleg tenesteyting.

Det er spesifisert kva for periodar dei enkelte tala gjeld for. Tala og prognosane er innhenta frå Avinor

**Tilbydarane blir gjort særleg merksame på at trafikkopplingsningane berre tener som ei rettleiing, og at tilbydarane sjølve har det fulle ansvaret for budsjetta, jf. prosedyreregler punkt 4.1 og 5.5.2. Tilbydarane kan soleis ikkje ta atterhald knytt til trafikkopplingsningane.**

**Tilbydarane har sjølve det fulle ansvaret for å setje opp trafikkprogram som til kvar tid samsvarer med forpliktingar til offentleg tenesteyting.**

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

**Tal på passasjerar, ekskludert transitt**

<b>Rute</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021 Prognose</b>	<b>Jan-mar 2022 Prognose</b>
Stokmarknes – Bodø	70 568	35 564	52 039	14 794
Stokmarknes – Tromsø	21 614	10 780	17 065	6 905

<b>Rute</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021 Prognose</b>	<b>2022 Prognose</b>	<b>2023 Prognose</b>	<b>Jan-mar 2024 Prognose</b>
Ørsta-Volda – Oslo	80 320	35 829	51 153	69 494	78 078	18 849
Florø – Oslo	51 115	30 465	33 334	45 978	47 697	11 205



# 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 avvises på dette grunnlaget, skal oppdragsgiver skriftlig forlange en redegjørelse om de enkelte delene av tilbudet og etterprøve denne på grunnlag av de opplysninger som er blitt gitt. Oppdragsgiver kan ta hensyn til opplysninger om for eksempel besparelser ved utførelsen av tjenesten, tekniske løsninger eller uvanlig fordelaktige vilkår som er tilgjengelig for leverandøren, eller nyskapning.

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

### § 21. *Avvisning på grunn av forhold ved tilbyderen*

(1) Oppdragsgiveren skal avvise tilbud fra tilbydere som;

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

(2) Oppdragsgiveren kan avvise tilbydere som:

- a) er konkurs, under gjeldsforhandling eller under avvikling, eller som har innstilt sin virksomhet eller befinner seg i en tilsvarende prosess med hjemmel i nasjonale lover eller forskrifter,
- b) er begjært konkurs hvor det er begjært åpning av gjeldsforhandling eller begjært tvangsoppløsning eller liknende prosess med hjemmel i nasjonale lover eller forskrifter,
- c) ved rettskraftig dom er kjent skyldig i straffbare forhold som angår den yrkesmessige vandel,
- d) i sitt yrke har gjort seg skyldig i alvorlige forsømmelser mot faglige og etiske krav i vedkommende bransje,
- e) ikke har oppfylt sine forpliktelser vedrørende innbetaling av skatter og avgifter i samsvar med lovbestemmelser i den stat hvor han er etablert, eller
- f) har gitt grovt misvisende eller feilaktige opplysninger eller unnlatt å gi opplysninger i henhold til det som kreves etter konkurransegrunnlaget, etter paragrafen her eller etter § 12.

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



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

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

#### *§ 22. Avvisning på grunn av forventet mislighold*

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

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

#### *§ 23. Ettersending av opplysninger og dokumentasjon*

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

Endret ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

#### *§ 24. Gjennomføring av konkurranse med forhandling*

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

Tilføyd ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

#### *§ 25. Avlysning av konkurransen og totalforkastelse*

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

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

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

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

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

#### *§ 26. Kriterier for valg av tilbud*

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

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

#### *§ 27. Omgjøring av tildelingsbeslutningen*

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

Tilføyd ved forskrift 18 april 2016 nr. 387.

#### *§ 28. Kontraktinngåelse*

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<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(2)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(3)</sup> 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<sup>(4)</sup>, (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet<sup>(5)</sup> og (EØF) nr. 2409/92 av 23. juli 1992 om takster og rater i lufttrafikk<sup>(6)</sup>. Av klarhetshensyn bør disse forordningene omarbeides og konsolideres i én forordning.

---

(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.

- 2) For å sikre en mer effektiv og enhetlig anvendelse av Fellesskapets regelverk for det indre luftfartsmarkedet er det nødvendig å foreta en rekke tilpasninger av dagens rettslige rammer.
- 3) Med tanke på den mulige forbindelsen mellom et luftfartsselskaps økonomi og sikkerheten, bør det opprettes strengere tilsyn med luftfartsselskapers økonomiske stilling.
- 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<sup>(7)</sup> 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.

---

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

- 9) Når det gjelder ansatte i luftfartsselskaper i Fellesskapet som driver lufttrafikk fra driftssteder utenfor territoriet til den medlemsstaten der vedkommende luftfartsselskap har sitt hovedforetak, skal medlemsstaten sikre korrekt anvendelse av Fellesskapets regelverk og nasjonal lovgivning om sosiale rettigheter.
- 10) For å fullføre det indre luftfartsmarked bør begrensninger som fortsatt eksisterer medlemsstater imellom, som begrensninger på bruk av felles rutenummer på ruter til tredjestater eller på prisfastsettelsen på ruter til tredjestater med mellomlanding i en annen medlemsstat (flyginger etter sjette frihet), oppheves.
- 11) Hensynet til de mest fjerntliggende regionenes særtrekk og særskilte begrensninger, særlig deres avsides beliggenhet, øykarakter og reduserte areal, og behovet for å gi dem hensiktsmessige forbindelser med Fellesskapets sentrale regioner, kan 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 anbudskonkurransene. 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 Kommissjonen<sup>(8)</sup>.

- 18) Ettersom målet med denne forordning, som er å oppnå en mer enhetlig anvendelse av Fellesskapets regelverk for det internasjonale luftfartsmarkedet, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 19) Ministererklæringen om Gibraltar lufthavn, som det ble oppnådd enighet om i Cordoba 18. september 2006 under det første ministermøtet i forumet for dialog om Gibraltar, skal erstatte den felles erklæringen om Gibraltar lufthavn avgitt i London 2. desember 1987, og full overholdelse av denne skal anses som overholdelse av erklæringen fra 1987.
- 20) Forordning (EØF) nr. 2407/92, (EØF) nr. 2408/92 og (EØF) nr. 2409/92 bør derfor oppheves —

---

<sup>(8)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

## KAPITTEL I

### ALMINNELIGE BESTEMMELSER

#### *Artikkel 1*

##### **Formål**

1. Denne forordning regulerer utstedelse av lisenser til luftfartsselskaper i Fellesskapet, disse 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 godandel som fastsatt i artikkel 7.

## *Artikkel 5*

### **Finansielle vilkår for tildeling av lisens**

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

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

## *Artikkel 6*

### **Godkjenningssertifikat for luftfartsselskap**

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

## *Artikkel 7*

### **Bevis på god vandel**

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

## *Artikkel 8*

### **Lisensens gyldighet**

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

Dersom vedkommende lisensutstedende myndighet mistenker at et EF-luftfartsselskaps økonomiske problemer kan påvirke driftssikkerheten, skal den

umiddelbart underrette vedkommende myndighet med ansvar for luftfartsselskapets godkjenningssertifikat.

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

Vedkommende lisensutstedende myndighet skal til enhver tid kunne vurdere de økonomiske resultatene til et luftfartsselskap i Fellesskapet den har tildelt lisens, ved å anmode om relevante opplysninger. Som et ledd i en slik vurdering skal det berørte EF-luftfartsselskapet oppdatere dataene omhandlet i punkt 3 i vedlegg I, og legge dem fram for vedkommende lisensutstedende myndighet på anmodning.
5. Et luftfartsselskap i Fellesskapet skal underrette vedkommende lisensutstedende myndighet
  - a) på forhånd om eventuelle planer om drift av en ny rute til et kontinent eller del av verden som det ikke tidligere har betjent, og om enhver annen vesentlig endring i omfanget av sin virksomhet, herunder men ikke begrenset til endringer av typen eller antallet luftfartøyer som benyttes,
  - b) på forhånd om eventuelle fusjoner eller oppkjøp det måtte ha til hensikt å gjennomføre, og
  - c) innen 14 dager om eventuelle endringer i eierskapet til enhver aksjepost som representerer 10 % eller mer av den samlede aksjekapitalen i EF-luftfartsselskapet eller dets morforetak eller det selskap som kontrollerer luftfartsselskapet i siste instans.
6. Dersom den lisensutstedende myndighet mener at endringene meddelt i samsvar med nr. 5 er av vesentlig betydning for EF-luftfartsselskapets økonomi, skal den i tillegg til de opplysninger som selskapet er pålagt å framlegge i henhold til nr. 4, be om å få framlagt en revidert forretningsplan som omfatter de varslede

endringer og som minst dekker et tidsrom på tolv måneder regnet fra det tidspunkt planen iverksettes, samt opplysningene omhandlet i punkt 2 i vedlegg II.

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

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

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

### *Artikkel 9*

#### **Midlertidig opphevelse eller tilbakekalling av lisens**

1. Vedkommende lisensutstedende myndighet kan på ethvert tidspunkt foreta en vurdering av resultatutviklingen til et luftfartsselskap i Fellesskapet den har tildelt lisens.

Basert på denne vurderingen kan myndigheten midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen dersom den ikke lenger er 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-luftfartsselskapet legger fram de reviderte regnskapene.

Dersom de reviderte regnskapene ikke legges fram innen en måned, kan lisensen tilbakekalles eller midlertidig oppheves.

4. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal tilbakekalle eller midlertidig oppheve lisensen dersom EF-luftfartsselskapet forsettelig eller uaktsomt gir vedkommende lisensutstedende myndighet feilaktige opplysninger om et viktig punkt.
5. I tilfelle godkjenningssertifikatet til et luftfartsselskap i Fellesskapet tilbakekalles eller midlertidig oppheves, skal vedkommende lisensutstedende myndighet umiddelbart tilbakekalle eller midlertidig oppheve luftfartsselskapets lisens.
6. Vedkommende lisensutstedende myndighet kan midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen til et luftfartsselskap i Fellesskapet dersom dette selskapet ikke lenger oppfyller kravene til god vandel 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 ilegge diskriminerende avgifter, innta i sitt nasjonale register luftfartøyer som eies av statsborgere av andre medlemsstater og overføringer fra andre medlemsstaters luftfartøyregistre. Ingen avgift utover vanlig registreringsavgift skal betales for overføring av luftfartøyer.

### *Artikkel 13*

#### **Leie**

1. Uten at dette berører artikkel 4 bokstav c), skal et luftfartsselskap i Fellesskapet kunne ha til rådighet ett eller flere luftfartøyer gjennom avtaler om leie av luftfartøyer med eller uten besetning. Luftfartsselskaper i Fellesskapet skal fritt kunne drive luftfartøyer innleid med besetning innenfor Fellesskapet, forutsatt at sikkerheten ikke settes i fare. Kommisjonen skal sikre at gjennomføringen av en slik bestemmelse er rimelig og forholdsmessig og basert på sikkerhetshensyn.
2. En avtale om leie av luftfartøy uten besetning inngått av et luftfartsselskap i Fellesskapet, eller en avtale om leie av luftfartøy med besetning der et luftfartsselskap i Fellesskapet er innleier av luftfartøyet med besetning, skal forhåndsgodkjennes i samsvar med gjeldende fellesskapsrett eller nasjonal lovgivning om flysikkerhet.
3. Et luftfartsselskap i Fellesskapet som leier et luftfartøy med besetning registrert i en tredjestat fra et annet foretak, skal innhente forhåndsgodkjenning av driften fra vedkommende lisensutstedende myndighet. Vedkommende myndighet kan gi slik godkjenning dersom
  - a) EF-luftfartsselskapet på en tilfredsstillende måte kan godtgjøre overfor vedkommende myndighet at det oppfyller alle sikkerhetskrav tilsvarende dem som er pålagt gjennom fellesskapsretten eller nasjonal lovgivning, og

- b) ett av følgende vilkår er oppfylt:
- i) EF-luftfartsselskapet begrunner slik leieavtale med ekstraordinære behov, i hvilket tilfelle det kan gis godkjenning for et tidsrom på inntil sju måneder som kan fornyes én gang for ytterligere sju måneder,
  - ii) EF-luftfartsselskapet godtgjør at leieavtalen er nødvendig for å dekke sesongavhengige kapasitetsbehov, som ikke på en fornuftig måte kan dekkes gjennom å leie inn luftfartøyer registrert i Fellesskapet, i hvilket tilfelle godkjenningen fornyes, eller
  - iii) EF-luftfartsselskapet godtgjør at leieavtalen er nødvendig for å løse driftsmessige vansker og det ikke er mulig eller fornuftig å leie luftfartøyer registrert i Fellesskapet, i hvilket tilfelle godkjenningen skal begrenses til det tidsrom som er absolutt nødvendig for å løse vanskene.
4. Vedkommende myndighet kan sette vilkår for godkjenningen. Slike vilkår skal utgjøre en del av avtalen om leie av luftfartøy med besetning.

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

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

#### *Artikkel 14*

#### **Rett til å bli hørt**

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

## KAPITTEL III

### ADGANG TIL RUTER

#### *Artikkel 15*

#### **Flyging innenfor Fellesskapet**

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

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

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

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

4. I driften av lufttrafikk innenfor Fellesskapet skal EF-luftfartsselskapet ha tillatelse til å kombinere flyginger og inngå avtaler om felles rutenummer uten at dette berører Fellesskapets konkurranseregler for foretak.

Eventuelle 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 Kommissjonen, 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 minsteprodukt 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 hensiktsmessige, skal medlemsstaten ta hensyn til
  - a) forholdsmessigheten mellom forpliktelsen og den berørte regionens behov med hensyn til økonomiske utvikling,
  - b) muligheten for å benytte andre transportmåter og deres mulighet til å 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-luffartsselskap 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 luffartsselskap 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 luffartsselskap 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-luffartsselskap 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 luffartsselskap i Fellesskapet i henhold til artikkel 17, kan den berørte medlemsstat i et hastetilfelle etter gjensidig avtale velge et annet EF-luffartsselskap 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 luffartsselskaper 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 anbudskonkurranse om forpliktelse til å yte offentlige tjenester**

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

opplysninger og/eller dokumentasjon vedrørende den offentlige  
anbudskonkurransen og forpliktelsen til å yte offentlige tjenester,

- e) frist for innlevering av anbud.
- 6. De(n) berørte medlemstat(er) skal på anmodning uten opphold og kostnadsfritt oversende alle relevante opplysninger og dokumenter til en part som er interessert i å delta i anbudskonkurransen.
- 7. Utvelgelsen blant de innsendte tilbudene skal gjøres så snart som mulig, idet det tas hensyn til om tjenesten er tilfredsstillende, herunder de priser og vilkår som tilbys brukerne og kostnaden ved godtgjørelsen som eventuelt kreves av de(n) berørte medlemsstat(er).
- 8. Den berørte medlemsstat kan godtgjøre et luftfartsselskap som er valgt i samsvar med nr. 7, for overholdelse av kravene som gjelder for forpliktelsen til å yte offentlige tjenester pålagt i henhold til artikkel 16. Slik godtgjørelse kan ikke overstige det beløp som kreves for å dekke de nettokostnader som påløper ved gjennomføringen av hvert enkelt krav knyttet til forpliktelsen til å yte offentlige tjenester, samtidig som det skal tas hensyn til luftfartsselskapets inntekter i den forbindelse og en rimelig fortjeneste.
- 9. Medlemsstaten skal skriftlig og uten opphold underrette Kommissjonen 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 tilbudene,
  - c) den godtgjørelse som kreves i tilbudene,
  - d) navnet på den antatte anbyderen.
- 10. Kommissjonen 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 Kommissjonen 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 unødige 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 konkurransevridding 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. Kommissjonen skal bistås av en komité.
2. Når det vises til dette nummer, f r artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

#### *Artikkel 26*

##### **Samarbeid og rett til å innhente opplysninger**

1. Medlemsstatene og Kommissjonen skal samarbeide om gjennomføringen og overvåkingen av gjennomføringen av denne forordning.
2. For å løse de oppgaver den er tillagt etter denne forordning, kan Kommissjonen 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

Utgjeve av: Samferdselsdepartementet

Foto: Ørsta-Volda lufthamn, Avinor  
Trykk: Service- og tryggingsorganisasjonen til departementa  
04/2021 – opplag 10

