



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Innbyding til anbod

Regionale ruteflygingar i Sør-Noreg
1. april 2016 – 31. mars 2020





SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Innbyding til anbod

Regionale ruteflygingar i Sør-Noreg
1. april 2016 – 31. mars 2020

PROSEDYREREGLAR FOR ANBODSKONKURRANSEN.....	2
1. OPPDRAGET	2
2. ALMINNELIGE REGLAR FOR GJENNOMFØRING AV KONKURRANSEN	4
3. KRAV TIL ANBYDARANE OG TILHØYRANDE DOKUMENTASJONSKRAV	7
4. FORHOLD ANBYDERNE PLIKTAR Å GJERE SEG KJENT MED.....	9
5. KRAV TIL ANBODET.....	10
6. ANBODSBEHANDLING I SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	19
7. AVGJERING AV KONKURRANSEN	21
VEDLEGG 1. FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING (FOT)	23
1. INNLEIING	23
2. FORPLIKTINGAR (FOT) PER RUTE	24
2.1 RØROS – OSLO	24
2.2 FØRDE – OSLO	25
2.3 SOGNDAL – OSLO	26
2.4 SANDANE – OSLO	27
2.5 SOGNDAL – BERGEN	28
2.6 SANDANE – BERGEN	29
2.7 FØRDE – BERGEN	30
2.8 ØRSTA-VOLDA – BERGEN.....	31
3. KRAV SOM GJELD ALLE RUTER.....	32
4. TILLEGGSKRAV SOM GJELD VED TILDELING AV ENERETT	34
5. ERSTATNING OG OPPHEVING AV TIDLEGARE FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING	34
VEDLEGG A – REGLAR OM SOSIALE RABATTAR.....	35
VEDLEGG 2. KONTRAKT.....	36
1. DOKUMENT SOM INNGÅR I KONTRAKTEN	36
2. KONTRAKTEN GJELD FØLGJANDE RUTE(R):.....	36
3. KONTRAKTPERIODE	36
4. EINERETT TIL Å TRAFIKKERE	36
5. KRAV TIL DRIFTA	36
6. BILLETTPRISER, RABATTAR, SALSKANALAR OG VILKÅR.....	38
7. BETALING AV KOMPENSASJON, RISIKODELING O.A.....	39
8. INNSYNSRETT FOR SAMFERDSELSDEPARTEMENTET, RAPPORTERINGSPLIKT FOR OPERATØREN	40
9. REFORHANDLING	42
10. SUSPENSJON AV KONTRAKTPLIKTER.....	42
11. OPPSEIING, HEVING OG ANDRE OPPHØYRSGRUNNAR.....	43
12. TVISTEMÅL	43
13. UTFERDING	44
14. UNDERTEIKNING AV KONTRAKTEN	44
VEDLEGG 3	45
ANBODSSKJEMA	45
VEDLEGG 4	49
ANBODSBUDSJETT	49
VEDLEGG 5	52
RETTLEIANDE TRAFIKKOPPLYSNINGAR	52
VEDLEGG 6	59
FORSKRIFT AV 12. AUGUST 2011 NR. 833 OM LUFFTRANSPORTTJENESTER I EØS.....	59
VEDLEGG 7	69
FORORDNING NR. 1008/2008	69

PROSEDYREREGLAR FOR ANBODSKONKURRANSEN

1. Oppdraget

1.1 Oppdragsgivar

Samferdselsdepartementet er oppdragsgivar for denne anskaffinga og vil vere kontraktspart i forhold til den tilbyder som vinn konkurransen. Vinnaren får tildelt einerett, jf. nedanfor.

Luftfartstilsynet er lisensutstedande myndigheit for norske luftfartsselskap og tilsynsmyndighet. Luftfartstilsynet vil i konkurransefasen for denne anskaffinga ha ei rolle som rådgjevar for Samferdselsdepartementet.

1.2 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet inviterer til open anbodskonkurranse om regionale ruteflygingar på flyrutene som angitt i punkt 1.4 for perioden 1. april 2016 til 31. mars 2020.

Hovudregelen er at det er fri rett til å etablere flyruter i EØS. Som det går fram nedanfor er gjennomføringa av anbodskonkurranse derfor betinga av at ingen vel å betene rutene utan anbodskontrakt og einerett.

Kunngjeringa av anbodskonkurranse 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 «Forordninga») 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 anbod som kan brukast som grunnlag for tildeling av einerett til å betene ei flyrute i samsvar med lufttransportforskrifta § 11, jf. Forordninga artikkel 16 nr. 10 og artikkel 17.

Har ikkje noko luftfartsselskap starta, eller dokumentert overfor Samferdselsdepartementet at det frå 1. april 2016 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 trafikkere det aktuelle ruteområdet.

Dei flyrutene som er omfatta av anbodet skal som et minimum betenast i samsvar med krava i vedlegg 1. Desse forpliktingane kallast i det følgjande «forpliktingar til offentleg tenesteyting» eller «FOT».

1.4 Rutene som er omfatta og kontraktperioden

Innbydinga gjeld anbod på ruteflygingar i Sør-Noreg i perioden 1. april 2016 – 31. mars 2020. Desse rutene, i begge retningar, er omfatta av anbodet:

Nummer	Lufthamn 1	Lufthamn 2
1	Røros lufthavn	Oslo lufthavn Gardermoen
2	Førde lufthamn Bringeland	Oslo lufthavn Gardermoen
3	Sogndal lufthamn Haukåsen	Oslo lufthavn Gardermoen
4	Sandane lufthamn Anda	Oslo lufthavn Gardermoen
5	Sogndal lufthamn Haukåsen	Bergen lufthavn Flesland
6	Sandane lufthamn Anda	Bergen lufthavn Flesland
7	Førde lufthamn Bringeland	Bergen lufthavn Flesland
8	Ørsta-Volda lufthamn Hovden	Bergen lufthavn Flesland

Anbydaren kan ikkje ta atterhald mot oppstartstidspunktet, jf. punkt 5.5.4 nedanfor.

1.5 Kunngjøring

Konkurransen er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* nr. C 150 og i *EØS-tillegget* nr. 26, kunngjort 7. mai 2015.

1.6 Samferdselsdepartementet – adresse og kontaktpersonar

Departementet har denne adressen:

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Norge

Kontoradresse: Akersgt. 59, Oslo

E-post: postmottak@sd.dep.no

Kontaktpersonar i Samferdselsdepartementet er:

Seniorrådgjevar Jon Saglie, (+47) 22 24 81 10, jon.saglie@sd.dep.no

2. Alminnelige reglar for gjennomføring av konkurransen

2.1 Reglar for konkurransen

Anbudskonkurransen vil bli gjennomført i samsvar med paragrafane i Forordninga og lufttransportforskrifta samt dei utfyllande krava som følger av dette konkurransegrunnlaget. Departementet gjer oppmerksom på at den sistnemnte forskrifta på nokre punkt inneheld meir utførlege reglar om avviklinga av konkurransen enn dei som framgår av dette konkurransegrunnlaget, og at reglane i forskrifta òg gjeld for konkurransen.

2.2 Konkurransereform

2.2.1 Open anbodskonkurranse

Anskaffinga vil bli gjennomført som ein open anbodskonkurranse. Oppdragsgivar forbeholder seg imidlertid retten til å benytte forhandlinger i henhold til bestemmelsene i lufttransportforskriften § 13 dersom vilkårene angitt i punkt 2.2.2 eller 2.2.3 er oppfylt.

2.2.2 Open anbodskonkurranse med etterfølgande forhandlinger

Open anbodskonkurranse med etterfølgande forhandlinger kan brukast dersom det etter at anbudsfristen er utløpt, viser seg å vere berre ein anbydar, eller dersom berre eit anbod står att etter at andre anbod er avvist. Forhandlinger etter første punktum skal vere i samsvar med forplikingane til offentleg tenesteyting. Det er heller ikkje lov til å gjere andre vesentlege endringer i dei opprinnelege kontraktsvilkåra under slike forhandlinger.

2.2.3 Konkurransereform med forhandling utan forutgående kunngjering

Konkurranse med forhandling utan forutgående kunngjering kan nyttast dersom det etter at anbudsfristen er ute, viser seg at det ikkje føreligg anbod på en eller fleire av rutene nevnt i punkt 1.4. I så fall skal det ikkje gjerast vesentlege endringer i dei opprinnelege forplikingane til offentleg tenesteyting eller i dei opprinnelege kontraktsvilkåra.

2.3 Konkurransereform

2.3.1 Generelt

Konkurransegrunnlaget består av følgande dokument:

- Desse prosedyrereglane for anbodskonkurransen
- FOT (vedlegg 1)
- Kontraktsvilkår (vedlegg 2)
- Anbudsskjema (vedlegg 3)
- Skjema for anbudsbudsjett (vedlegg 4)

- rettleiande trafikkopplýsingar (vedlegg 5)
- Lufttransportforskrifta (vedlegg 6)
- Forordninga (vedlegg 7)

Avtalen(e) som Samferdselsdepartementet inngår med vinner av konkurransen skal regulerast av kontraktsvilkåra.

Før anbud blir levert, er det forventat at anbydaren har gjort seg kjent med dei fullstendige kontraktsvilkåra, ikkje berre dei delane av kontraktsvilkåra som er refererte i konkurransegrunnlagets prosedyrereglar.

2.3.2 Tilleggsopplýsingar

Anbydaren oppfordrast til å ta kontakt med Samferdselsdepartementet dersom han har spørsmål til konkurransegrunnlaget, herunder føresetnadane for levering av den yting som skal anskaffast.

Dersom anbyderen finner at konkurransegrunnlaget ikkje gir tilstrekkelig veiledning, bør han be Samferdselsdepartementet om tilleggsopplýsingar ved å vende seg skriftleg til adressa i punkt 1.6.

Er det bedt om tilleggsinformasjon knytt til konkurransegrunnlaget i tilstrekkeleg tid før anbudsfristen går ut (se punkt 5.2) skal Samferdselsdepartementet sende spørsmålet og svaret til alle anbydere som har registrert seg hos Samferdselsdepartementet (se punkt 1.6 og 2.4) og seinast seks dagar før anbudsfristen går ut.

Spørsmål om tilleggsopplýsingar skal merkast "Tilleggsopplýsingar anbud".

2.3.3 Rettingar, suppleringar eller endringar i konkurransegrunnlaget

Fram til anbudsfristens utløp kan Samferdselsdepartementet gjere rettingar, suppleringar og endringar i konkurransegrunnlaget som ikkje er vesentlege.

Rettingar, suppleringar eller endringar skal straks sendast til alle anbydare som har registrert seg hos Samferdselsdepartementet i samsvar med punkt 1.6 og 2.4. I tillegg vil departementet gjere opplysningene tilgjengelige på departementets nettside:

<https://www.regjeringen.no/id2403287/>

Dersom rettingar, suppleringar eller endringar kommer så seint at det er vanskeleg for anbydarane å ta omsyn til dei i anbudet, skal det fastsettast ei rimeleg forlenging

av anbudsfristen. Alle anbydare som har registrert seg hos Samferdselsdepartementet (se punkt 1.6 og 2.4) skal varslast om forlenginga.

2.4 Registrering av anbydare

Dei som vurderer å levere anbod, må registrere seg hos Samferdselsdepartementet for å vere sikra eventuell tilleggsinformasjon frå departementet og for å få tilsendt datafil med mal for anbudsbudsjett (se vedlegg 4). Tilleggsinformasjon blir ikkje publisert på Internett eller på annen måte med mindre det motsatte er uttrykkelig sagt i disse Prosedyrereglene.

2.5 Offentleg innsyn

For offentlig innsyn i anbod og anbudsprotokoll gjelder 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 ansatte i Samferdselsdepartementet pliktar å hindre at andre får tilgang eller kjennskap til opplysningar om tekniske innretningar og framgangsmåtar, eller om drifts- og forretningsmessige forhold som det av omsyn til den opplysningane gjeld, kan vere av konkurransemessig betydning å halde hemmelege.

Anbydar skal levere ein sladda versjon av sitt anbod, der opplysningar anbydar meiner er underlagt teieplikt skal vere sladda. Oppdragsgivar har ein sjølvstendig plikt til å vurdere kva for opplysningar i anbodet som er omfatta av teieplikta. Anbydars sladda versjon av anbodet er kun rettleiande. Dersom anbydar ikkje meiner at nokre opplysningar i anbodet er teiepliktige, skal dette bekreftast i anbuds brevet.

2.7 Habilitet

Habilitetsreglane i forvaltningsloven §§ 6 til 10 gjelder for anbodskonkurransen.

3. Krav til anbydarane og tilhøyrande dokumentasjonskrav

3.1 Innledning

For å kunne bli tildelt kontrakt, må anbydaren kunne dokumentere at han har dei nødvendige tekniske og operative føresetnadane for å operere på dei aktuelle rutestrekningene.

I dette kapittel 3 følgjer ei oversikt over dei krava som blir stilt til anbydaranes kvalifikasjonar. Kvalifikasjonane skal dokumenterast i anbudet.

3.2. Lisens

Alle anbydare 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*. Dette kravet framgår òg av lufttransportforskrifta § 12 (1).

Dersom anbydaren søker om lisens for første gang, skal lisenssøknaden legges ved anbudet. Samferdselsdepartementet er ikkje lisensutstedende myndigheit, og anbydaren bærer risikoen for at lisens blir gitt.

Anbydare som ikkje har gyldig lisens, eller som ikkje kan dokumentere at gyldig lisens vil foreligge innan tidspunktet for tildelingsbeslutningen, vil bli avvist.

3.3 Attest for skatt og merverdiavgift

Alle norske anbydere skal vedlegge anbudet attest for skatt og merverdiavgift , jf. lufttransportforskrifta § 12 (2). Attestane skal ikkje vere meir enn seks månader gamle, rekna frå anbudsfristen.

3.4 Egenerklæring om oppfyling av krav til helse, miljø og sikkerheit

Anbyderen skal legge ved egenerklæring om at han oppfyller, eller ved eventuell tildeling av kontrakt kjem til å oppfylle, alle lov- og forskriftskrav til helse, miljø og sikkerheit (HMS).

3.5 Krav til regnskapsmessig skille

Dersom anbydaren utan konkurranse mottok tilskot i forbindelse med drift av andre ruter, skal han ha eit regnskapsmessig skille mellom slik tilskuddsverksemd og anbudsverksemda, jf. lufttransportforskrifta § 12 (4). Anbydaren skal i anbudet redegjøre nærmere for dette.

3.6 Tilleggsfrist for dokumentasjonskrav

Dersom ein eller fleire anbydare ikkje har levert skatteattest, merverdiavgiftsattest eller HMS-egenerklæring før anbudsfristen går ut, kan Samferdselsdepartementet fastsette ein kort tilleggsfrist for ettersending. Det samme gjeld dersom anbydaren har levert inn skatteattest eller merverdiavgiftsattest som er eldre enn seks måneder regna frå dagen anbudsfristen går ut. Anbydaren kan ikkje kreve at Samferdselsdepartementet nyttar seg av denne retten.

Tilleggsfristen gjeld for alle deltakarar i konkurransen. Samferdselsdepartementet skal ikkje begynne å vurdere dei innkomne anboda før tilleggsfristen er ute.

4. Forhold anbyderne pliktar å gjere seg kjent med

4.1 Trafikkopplysningar

Som vedlegg 5 til konkurransegrunnlaget følger oversikter over historiske trafikktaal for fleire av rutene som er omfatta av konkurransen. Anbydarane plikter å gjere seg kjent med desse opplysningane og kan ikkje seinere hevde at dei ikkje kjente til eller forstod opplysningane. Departementet gjer oppmerksom på at trafikktaala berre er rettleiande, og at anbydarane sjølv har det fulle ansvaret for dei trafikkføresetnadane dei legg til grunn for sine anbod.

4.2 Tekniske og operative krav

Anbydarane plikter å setje seg inn i dei tekniske og operative krava som gjeld for dei aktuelle lufthamnene. Nærmare informasjon om dette kan ein få frå

- Luftfartstilsynet (postmottak@caa.no, +47 75 58 50 00)
- Avinor (post@avinor.no, +47 815 30 550)

4.3 Avgrensingar i bruken av luftrommet

Anbyderne skal sette seg nøye inn i dei særlege forholda som gjer seg gjeldande ved dei aktuelle lufthamnene. Blant anna må anbydaren rette seg etter dei avgrensingane på militær bruk av luftrommet som gjeld når anbudet blir innlevert, jf. forskrift av 13. mars 2007 nr. 266 *om fleksibel bruk av luftrommet*:

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

Utstrekning og aktiviseringstidspunkt for treningsområda er publisert i AIP Norge. Nærmare informasjon om avtaler som er inngått mellom Luftforsvaret og Avinor AS i tilknytning til den nemnde forskriften, kan ein få frå hovudkontoret til Avinor AS, Postboks 150, 2061 Gardermoen.

4.4 Lover, forskrifter og vedtak

Anbydar skal gjere seg kjent med alle relevante lover, forskrifter og vedtak. Anbudet skal baserast på dei rettsreglar som gjeld ved anbodsfristens utløp, og eventuelle komande lov- eller forskriftsendringar og nye vedtak som er påregnelege ved anbodsfristens utløp.

Mens kontrakten løper pliktar leverandøren til kvar tid å utføre drifta i samsvar med alle relevante rettsregler, herunder den norske luftfartsloven med tilhøyrande forskrifter, andre reglar på området og eventuelle pålegg frå offentlege myndigheiter. Sjå òg punkt 5.8 i kontraktsvilkåra (vedlegg 2).

5. Krav til anbudet

5.1 Krav til utforming og levering av anbudet

1. Anbudet skal vere skriftleg og innehalde eit utfylt anbudsskjema (sjå vedlegg 3) som skal vere datert, undertegna og merka med namnet på flyselskapet.
2. Anbudet skal oversendes i lukket sending.
3. Sendingen skal vere merka "Anbud FOT-ruter".
4. Anbudet skal leverast på eit skandinavisk språk eller på engelsk.
5. Anbudet skal leverast til Samferdselsdepartementet si adresse (sjå punkt 1.6).
6. Anbudet skal leverast i tre – 3 – eksemplarer.
7. Anbudet må leverast som papirdokument og kan ikkje sendast elektronisk.

Anbudet kan anten leverast personleg til Samferdselsdepartementet si adresse (sjå punkt 1.6) eller sendast med post. Sjå for øvrig lufttransportforskrifta § 18 (2).

5.2 Anbudsfrist

Anbudsfristen er 7. juli 2015 kl. 12.00 (lokal tid).

Anbudet må vere mottatt av Samferdselsdepartementet på den kontoradressen som er nemnt i punkt 1.6 før anbudsfristen går ut.

For seint innkomne anbud vil bli avvist.

Sjå likevel § 18 andre ledd i lufttransportforskrifta.

5.3 Endring og tilbakekalling av anbud

Eit anbud kan kallast tilbake eller endrast til anbudsfristen går ut. Tilbakekallingen må gjerast skriftleg. Eit endra anbud er å regne som eit nytt anbud og skal vere utforma i samsvar med krava i desse Prosedyrereglane.

5.4 Vedståingsfrist

Anbydarane skal vedstå seg anbudet i 120 dagar regna frå anbudsfristens utløp.

Samferdselsdepartementet kan be alle anbydere om å avgi erklæring om at vedståingsfrista forlengast.

5.5 Anbudets materielle innhald

5.5.1 Dei tilbydde tenestene og føresetnader for tenesteleveransen

5.5.1.1 Anbud på eit eller fleire ruteområder

Anbyderen skal gi separate anbud for kvar enkelt rute. Det er lov til å gi anbud på berre ein eller nokre av rutene.

Rutenummer	Rute
1	Røros – Oslo
2	Førde – Oslo
3	Sogndal – Oslo
4	Sandane – Oslo
5	Sogndal – Bergen
6	Sandane – Bergen
7	Førde – Bergen
8	Ørsta-Volda – Bergen

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

Desse kombinasjonane av ruter er gyldige:

- a. Rute 2-8 (2, 3, 4, 5, 6, 7, 8)
- b. Rute 2-7 (2, 3, 4, 5, 6, 7)
- c. Rute 2-4 (2, 3, 4)
- d. Rute 3-8 (3, 4, 5, 6, 7, 8)
- e. Rute 3-7 (3, 4, 5, 6, 7)
- f. Rute 3-4 (3, 4)
- g. Rute 5-8 (5, 6, 7, 8)
- h. Rute 5-7 (5, 6, 7)

Dersom anbyderen vel å gi anbud på kombinasjoner av ruter i tillegg til anbud på kvar enkelt rute, skal han òg gi anbud på alle gyldige delkombinasjonar som, i sin heilskap, inngår i ein større kombinasjon han òg gir anbud på.

Eksempel 1

Ein delkombinasjon er ein kombinasjon der alle rutene òg inngår i ein større kombinasjon. Alle andre kombinasjonar er såleis delkombinasjonar i kombinasjon a.

I kombinasjon b inngår delkombinasjonane c, e, f, h, men ikkje kombinasjon d, g, fordi dei inneheld rute 8, som ikkje er ein del av kombinasjon b.

Eksempel 2

Anbydar 1 byr på kombinasjon a (rute 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8), som er den største kombinasjonen. Han er då nødd til og å by på alle dei andre gyldige kombinasjonane (kombinasjon b, c, d, e, f, g, h) og alle enkeltrutene 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8.

Anbydar 2 ønsker ikkje alle rutene, og byr på kombinasjon b (rute 2, 3, 4, 5, 6 og 7). Han er då nødd til å by på dei andre gyldige delkombinasjonane i kombinasjon b (kombinasjon c, e, f, h) og enkeltrutene 2, 3, 4, 5, 6 og 7.

Anbydar 3 byr på kombinasjon g (rute 5, 6, 7 og 8). Han er då nødd til og å by på kombinasjon h (rute 5, 6 og 7) og enkeltrutene 5, 6, 7 og 8.

På denne måten kan anbydaren vinne anten heile kombinasjonen, ein mindre delkombinasjon eller ei eller fleire enkeltruter, samtidig som ein annan anbydar vinn ein annan delkombinasjon eller ei eller fleire andre ruter.

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

Eksempel 3

- Anbydar 1 byr 100 for kombinasjon a
- Anbydar 2 byr 90 for kombinasjon b
- Anbydar 3 byr 40 for kombinasjon g

For at anbydar 2 skal vinne kombinasjon b, må ein annan anbydar ha bydd mindre enn 10 for rute 8. Elles vil bodet til anbydar 1 for kombinasjon a vere lågare enn summen av boda på kombinasjon b og rute 8.

For at anbydar 3 skal vinne kombinasjon g, må ein annan anbydar ha bydd mindre enn 60 for kombinasjon c, eller summen av enkeltboda på rute 2, 3 og 4 må vere mindre enn 60. Elles vil bodet til anbydar 1 vere lågare enn summen av boda på kombinasjon g og c eller enkeltboda på rute 2, 3 og 4.

Anbodet skal innehalde anbudsbudsjett for kvar enkelt rute, kvar kombinasjon og kvar enkelt rute i ein kombinasjon. Budsjetta skal vise fordelinga av kostnader og inntekter på kvar rute som er med i kombinasjonen(e), og kva kompensasjon anbydaren krev for kvar rute. Sjå vedlegg 3 Anbodsskjema.

Det er ikkje lov til å kombinere rute 1 med andre ruter i eit anbod. Dersom ein anbydar ønsker å vinne alle rutene (1-8), kan han by på rute 1 separat i tillegg til kombinasjon a (rute 2-8) med delkombinasjonar og enkeltruter.

5.5.1.2 Krav utover dei som følger av lover, regler og vedtak

Krav om trykkabin

Operatøren skal benytte fly med trykkabin på alle flyginger

Krav om satellittbasert instrumentinnflyging

Operatøren skal kunne nytte mannskap og luftfartøy som er utstyrt og sertifisert for å fly satellittbaserte instrumentinnflygingsprosedyrar med vertikal informasjon ved lufthamner kor slike prosedyrar er etablert og publisert (se AIP Norge og BSL G 4-1 § 7).

Treningsprogram

For ruter på kortbane (opp til 1000 meter) gjeld dei krava til trening og dokumentasjon som er gjengitt nedanfor i tillegg til dei krava som følger av regler og vedtak:

- i. Basiskrav minimum 800 timer flytid
- ii. Teoretisk pensum må dekke:
 - i. kortbaneoperasjonar
 - ii. bratte innflyginger
 - iii. Særskilte vindbegrensningar
 - iv. Sirklingsprosedyrar og avbrutt innflyging
 - v. Balked landing
 - vi. PLASI og touchdown zone
 - vii. Flight Safety's ALAR kurs
 - viii. Områder av Operational Suitability Data (OSD), AFM og MEL som er relevant for kortbaneoperasjonar. Forholdet mellom dem og konsekvenser.
- iii. Simulatortrening:
 - i. ZFTT typeutsjekk godkjennes ikke
 - ii. Simulatorkonfigurasjon må tilsvare faktisk flykonfigurasjon
 - iii. Avansert visuell presentasjon av aktuelle kortbaneplasser må være tilgjengelig for å kunne trene sirkling, PLASI og topografi. Hvis ikke må omfattende program for trening i fly utarbeides.
 - iv. Sirkling med avbrutt innflyging, Balked Landing, CRM og TEM vektlegges spesielt.
- iv. LIFUS
 - i. Delt inn i klare faser med delmål

- ii. Klare vind og vær restriksjoner i treningsfasen
- iii. Det må utarbeides et minimumpensum for rutetreeningen for å sikre at alle relevante elementer blir dekket
- iv. Restriksjoner i minimum 300 timer + en vintersesong
- v. Recurrent trening:
 - i. I tillegg til obligatoriske OPC/PC elementer må det settes av tid til trening av særskilte kortbane elementer. Anbyderne bør ta høyde for eventuelle økte kostnader forbundet med dette.
 - ii. CRM og TEM vektlegges og evalueres

5.5.1.3 Minstekrav til anbudets spesifisering av tilbydde tenester

Tenestene anbyderen gir tilbud på, skal minst vere spesifiserte med følgende:

- a) Ruteprogram og rutestruktur
 - i. daglege avgangar, rutetider og ev. stopp undervegs
 - ii. tilbydd setekapasitet per år på kvar rutestrekning, jf. FOT i vedlegg 1
 - iii. planlagte korrespondansar der det er påkravd

Innenfor rammene som følger av FOT (vedlegg 1), skal anbyderen sjøv utarbeide nødvendig ruteprogram for det enkelte ruteområdet, jf. kontraktsvilkåra (vedlegg 2) punkt 5. Ruteprogrammet skal ligge ved anboda som blir innleverte, og innehalde ein spesifikasjon av kor mange sete som blir tilbydd på kvar rute som er omfatta. Som det går fram av punkt 7.2, vil dette bli tillagt vekt ved evalueringa, men berre dersom samtlege anbud inneheld identiske kompensasjonskrav.

- b) Billettpriser
 - struktur, nivå, vilkår og rabatter
- c) Luftfartøy
 - type luftfartøy
 - storleik (setekapasitet)
 - lastekapasitet

Tenestene som er omfatta av anskaffinga skal utførast av anbydar sjøv. Innleige av luftfartøy med mannskap ("wet-lease") er kun unntaksvis tillatt, og berre dersom oppdragsgivar aksepterer dette på førehand (sjø kontraktsvilkåra punkt 5.12). Dersom anbudet baseres på wet-lease, vil dette sjåast på som eit vesentleg avvik som skal medføre avvising (sjå punkt 6.3.4.1).

5.5.2 Anbudsskjema, anbudsbudsjett, krav om økonomisk kompensasjon og billettpriser

Anboda skal kalkulerast i samsvar med det skjemaet for anbudsbudsjett som går fram av vedlegg 4, og skal gi opp den kompensasjonen i norske kroner som er nødvendig for å utføre den aktuelle ruta frå oppstart til utgangen av kontraktperioden.

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 kvart ruteområde skal deretter fyllast inn i det anbudsskjemaet som er vedlegg 3 til anbudsinnbydinga, og leggjast fremst i anbudet.

Anbudet skal basere seg på prisnivået for første driftsår (1. april 2016 – 31. mars 2017). For andre til fjerde driftsår skal kompensasjonsbeløpet i post 26 i anbudsbudsjettet omreknast innanfor ramma av tolv månadersendinga i konsumprisindeksen (KPI) frå Statistisk sentralbyrå i februar same året.

Anbydaren skal leggje til grunn at han får behalde alle inntektene av den verksemda anbudet 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.

Anboda skal spesifisere billettprisene og vilkåra som knyter seg til dei. Sjå føresegnene om billettpriser i kontraktvilkåra (vedlegg 2) punkt 6 og forpliktingane til offentleg tenesteyting (vedlegg 1) vedlegg A (reglar om sosiale rabattar).

Dersom et luftfartsselskap legger inn anbud der kravet til kompensasjon er satt til kroner null («nullanbud»), skal det forstås slik at selskapet vil drive flyrutene med enerett, men uten kompensasjon fra staten.

5.5.3 Utreiing om oppstart og gjennomføringsevne

Anbydar skal dokumentere at selskapet vil vere i stand til å starte oppdraget og oppfylle kontraktsforpliktingane, herunder blant anna påkravd regularitet. Anbudet skal innehalde ein utreiing om dette.

Utreiinga skal nyttast ved oppdragsgivars vurdering av om det foreligg avvisingsgrunn som nemnt i punkt 6.3.2.

Nedanfor er det lista opp kva forhold som bør inngå i utgreiinga. Det presiserast at det ikkje er eit absolutt krav at anbydar legg ved all dokumentasjon som er listet opp. Det er òg mogleg å levere annan dokumentasjon enn den som er nemnt. Det avgjerande er at anbydar redegjør for at han vil vere i stand til å starte opp innan oppstartsfristen og oppfylle kontraktsforpliktingane. Anbydaren bær risikoen for at dokumentasjonen og utgreiinga i anbudet er tilstrekkeleg.

Samferdselsdepartementet gjer ein sjølvstendig vurdering av sannsynet for at anbyderen kan starte opp innan oppstartsfristen og oppfylle dei øvrige kontraktsforpliktingane.

I tillegg til å vurdere den dokumentasjon anbydaren tar inn i anbudet, har departementet rett til å innhente opplysingar for å avklare, verifisere eller supplere opplysingane i anbudet. Sjå meir om dette i punkt 6.4.

Utgreiinga bør innehalde følgande dokumentasjon:

Organisasjon:

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

Luftfartøy:

- d) Kort beskriving av tilbuds type
 - i. Fullstendig typebetegnelse
 - ii. RNP kapasitet
 - iii. AFM sertifisert for steep approach
 - iv. Begrensninger ift isingsforhold
 - v. Tal på sete
 - vi. Fuelforbruk cruise og i holding 1500' over plassen
- e) Basic Performance Data, inkludert ytingsdata for landingsplassane anbudet 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, evt alternative prosedyrer.

- f) Tal på kor mange fartøy av denne typen selskapet disponerer, eventuelt beskriving av planar om innleige av slikt materiell

Operative forhold:

- g) Beskriving av korleis det er tenkt at operative forhold skal varetakast ved kvar lufthamn (base) som skal brukast på anbodsruta. Som eksempel nevnes planleggingsfasiliteter, tilgang til PC og printer med tilgang til selskapets programvareløsning, osv.
- h) Beskriving av korleis ev. erstatningsluftfartøy kan setjast i drift på kort varsel
- i) Tilgang på nødvendige tenester i samband med vekt- og balanseutrekning, drivstoffylling, lasting og lossing
- j) Tilgang på kvalifisert personell (besetning), ev. planar for tilsetjing og kvalifisering av slikt personell.
- k) Landingsplasskvalifikasjonar, korleis nødvendig kompetanse / nødvendige kvalifikasjonar skal oppnåast på landingsplassar i kategori B og C.
- l) Dokumentasjon av utstyrskrav som må vere oppfylte for å operere på anbodsruta/-ene der dette er spesifisert i anbudet eller publisert i AIP for den aktuelle flyplassen. Se kravet til bruk av landingssystem i punkt 5.5.1.2.
- m) Tryggleiksvurdering på kvar av rutestrekningane som det blir lagt inn tilbod på.
- n) Treningsprogram som viser korleis operatøren vil sikre at krava til rute- og lufthamnkjennskap vert oppfylte. Se kravene i punkt 5.5.1.2.
- o) Framstilling av korleis operatøren vil sikre at ein mogleg innleidd operatør eller eit innleidd mannskap har tilstrekkeleg rute- og lufthamnkjennskap. Merk samtidig den snevre adgangen anbyderen har til å benytte innleie som fremgår av kontraktsvilkåra (vedlegg 2) punkt 5.11.

Tekniske forhold:

- p) Beskriving av korleis teknisk vedlikehald er tenkt sikra i samband med ruta/rutene som skal utførast i anbudet
- q) Parkering av luftfartøy på aktuell(e) endestasjon(ar) med omsyn til tryggleik, nødvendig vedlikehaldsarbeid og vern mot kritiske vêrforhold
- r) Tilgang til nødvendige tenester med omsyn til avising, tauing og servicing av luftfartøy
- s) Kopi av kontrakt eller liknande med PART-145-verkstad, ev. kopi av eigne PART-145 verkstadrettar

Framdriftsplan:

- t) Framdriftsplan med tidsplan for alle relevante forhold som skal være ivaretatt før oppstartdatoen. Anbyderen oppfordres blant annet til å vise hvordan forholdene i bokstav a) – s) vil bli ivaretatt.

5.5.4 Atterhald og avvik frå konkurransegrunnlaget

Atterhald og avvik frå konkurransegrunnlaget skal gå klart fram av anbudet, og spesifiserast uttømmmande i eit eget vedlegg til anbuds brevet. Ein mogleg løysing er å vise særleg til kor i anbudet atterhaldet eller avviket er beskrevet. Beskrivinga skal vere presis og eintydig, og slik utforma at Samferdselsdepartementet kan vurdere avviket eller atterhaldet utan kontakt med anbydaren.

Anbud som inneheld atterhald eller avvik frå konkurransegrunnlagets minstekrav vil kunne medføre avvising. Det understrekast imidlertid at konkurransegrunnlagets minstekrav ikkje er å anse som absolutte minstekrav i anskaffingsrettsleg forstand (slik at eitkvart avvik ville leda til avvising).

Atterhald eller avvik som angitt i det følgande aksepterast ikkje, og vil medføre at anbudet blir avvist.

Anbyder kan ikke ta atterhald mot prosedyrereglene for denne konkurransen.

Anbyder kan ikkje ta atterhald om kontraktens varigheit, jf. punkt 1.4.

Anbyderen kan ikkje ta atterhald som inneber saldering av poster i anbuds budsjettet, og det kan ikkje tas atterhald mot punkt 7 i kontraktsvilkåra (sjå vedlegg 2).

Anbydarane plikter til kvar tid å utføre driften i samsvar med alle relevante lover, forskrifter og vedtak (sjå kontraktsvilkåra punkt 5.8). Dette inneber blant anna at anbydaren ikkje kan ta atterhald om at ei lufthamn, eller anna anlegg eller teneste som kan nyttast som ledd i operativ virksomhet, blir drevet på anna måte enn det er godkjent for ved anbudsfristens utløp, eller at slik lufthavn, anlegg eller teneste blir nytta eller utøvd på ein måte som påfører tredjeperson ekstra kostnader.

5.5.5 Komplette anbod

Eit komplett anbod skal minst omfatte:

1. Utfylt anbodsskjema, jf. punkt 5.5.2 tredje avsnitt
2. Utfylt anbuds budsjett for kvar rute, kombinasjon og/eller delkombinasjon, 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 merverdiavgift
 - c) HMS-egenerklæring
5. Utgreiing og dokumentasjon om oppstart og kontraktsoppfyljing, jf. punkt 5.5.3.

6. Anbodsbehandling i Samferdselsdepartementet

6.1 Registrering av anbud

Anbudene skal påførast dato for mottak etter kvart som dei kjem inn. På oppfordring skal Samferdselsdepartementet skriftleg bekrefte når eit anbud er mottatt.

6.2 Anbudsåpning

Anbudsåpning blir 8. juli 2015 kl. 13:00 (lokal tid) i lokalene til Samferdselsdepartementet i Akersgt. 59 i Oslo. To representantar for departementet står for åpninga. Kvar anbydar har rett til å ha ein representant tilstades. Etter åpninga blir det sendt kopi av protokollen til alle anbydarane.

6.3 Avvising

6.3.1 Avvising av for seint innkommet anbud

Samferdselsdepartementet skal avvise anbud som ikkje er mottatt innan anbudsfristen i punkt 5.2. Sjå likevel reglane i lufttransportforskrifta § 18 andre ledd.

6.3.2 Avvising på grunn av forhold ved anbydaren

Samferdselsdepartementet skal avvise anbydere som ikkje tilfredsstillar krava i kapittel 3.

Det visast for øvrig til bestemmelsene om avvising i lufttransportforskrifta § 22.

6.3.3 Avvisning på grunn av antesipert mislighald.

Samferdselsdepartementet kan avvise anbud frå anbydare som ikkje kan forventast å oppfylle kontrakten på ein tilfredstillende måte.

Ved vurderinga legg departementet til grunn den utgreiinga som er nemnt i punkt 5.5.3, og ytterligere opplysingar som måtte være innhenta etter den same bestemmelsen.

6.3.4 Avvising på grunn av øvrige forhold ved anbudet

6.3.4.1 Samferdselsdepartementet skal avvise anbudet når det

- a) ikkje er levert skriftleg, lukka og merka, jf. punkt 5.1,
- b) inneheld vesentlege atterhald eller avvik frå konkurransegrunnlaget, eller
- c) inneheld atterhald, feil, uklarleikar eller ufullstendigheitar eller liknande, som kan skape tvil om korleis anbudet skal bedømmast relativt til dei andre anboda

6.3.4.2 Samferdselsdepartementet kan avvise eit anbod dersom det

- a) ikkje inneheld alle opplysingane og oppgåvane som det er stilt krav om,
- b) ikkje oppgir behovet for kompensasjon slik det er stilt krav om i punkt 5.5.2,
- c) inneheld eit krav om kompensasjon som virker unormalt lågt, jf. likevel lufttransportforskrifta § 21 (vedlegg 6), eller
- d) for øvrig er uakseptabelt

6.4 Avklaring av anboda

Etter at anbudsfristen er utløpt skal det ikkje gjennomførast forhandlingar om konkurransegrunnlaget, herunder kontraktsvilkåra. Det skal heller ikkje gjennomførast forhandlingar om den tilbydde yting og tilbydd kompensasjonskrav.

Såfremt det ikkje forelegg forhold som medfører avvisingsplikt, har oppdragsgivar rett til å kontakte anbydaren for avklaring av uklarleikar og ufullstendigheiter. Oppdragsgivar har òg rett til å kontakte anbydaren for informasjon om anbydarens evne til å starte oppdraget og oppfylle kontraktsforpliktingane (sjå punkt 5.5.3).

6.5 Retting

Dersom Samferdselsdepartementet blir oppmerksom på ein feil i anbudet, skal feilen rettast så sant det ikkje er tvil om korleis det skal skje.

6.6 Retur av mottatte anbod

Mottatte anbod blir ikkje returnert.

7. Avgjering av konkurransen

7.1 Avlysning av konkurransen og totalforkasting

Samferdselsdepartementet tek atterhald om rett til å avlyse konkurransen eller delar av konkurransen dersom det forelegg sakleg grunn, for eksempel ved manglande godkjenning fra politisk hald eller manglande budsjettmessig dekning.

Samferdselsdepartementet kan avlyse konkurransen dersom eit EØS-luftfartsselskap som kan få løyve til å utøve trafikkrettigheter på eit eller fleire av dei utlyste områda, dokumenterer at det vil starte vedvarande flygingar utan tildeling av einerett som omtalt i forordning (EF) nr. 1008/2008, før ein av anbydarane blir tildelt kontrakt. Sjå punkt 1.3 andre avsnitt.

Fristen for å melde kommersiell betening er dagen før avgjering om kven som skal tildelst kontrakten offentleggjerast (se punkt 7.3).

Samferdselsdepartementet kan forkaste alle anbod dersom resultatet av konkurransen gir sakleg grunn til det.

Dersom ein anbodskonkurransen blir avlyst eller alle anboda blir forkasta, skal Samferdselsdepartementet melde ifrå om det til dei som har levert anbod, i samsvar med punkt 7.4.

7.2 Tildelingskriterium

7.2.1

Kontrakt tildelast som hovudregel det anbudet som har det lågaste kompensasjonskravet for heile kontraktsperioden fra 1. april 2016 til 31. mars 2020.

7.2.2

Dersom tildeling ikkje kan skje etter hovudregelen fordi det forelegg anbod med identiske kompensasjonskrav, skal kontrakt tildelast det anbudet som tilbyr høgast setetal for heile kontraktsperioden.

7.3 Innstilling på kontraktstildeling

Avgjerda i Samferdselsdepartementet om kven som skal tildelast kontrakt, skal meldast skriftleg til alle deltakarane i rimeleg tid før det blir inngått kontrakt. Kontrakten blir rekna som inngått når begge partar har underteikna. Meldinga skal innehalde ei grunngiving for valet.

Avgjerda om kven som blir tildelt kontrakten, blir offentleggjort på nettsidene til Samferdselsdepartementet.

7.4 Opplysningsplikt

Samferdselsdepartementet skal gi skriftleg melding med ei kort grunngiving dersom eit anbod blir avvist, eller alle anbod blir forkasta eller anbodskonkurransen blir avlyst.

Anbydaren kan skriftleg be om ei nærmere grunngiving for kvifor anbudet hans er avvist, eller kvifor anbudet hans ikkje blei valgt.

Samferdselsdepartementet pliktar å svare på ein slik forespurnad seinast 15 dagar etter at den er mottatt.

VEDLEGG 1. FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING (FOT)

1. Innleiing

Med verknad frå 1. april 2016 innfører Noreg nye forpliktingar til offentleg tenesteyting på følgjande flyruter:

1. Røros lufthavn – Oslo lufthavn Gardermoen v.v.
2. Førde lufthamn Bringeland – Oslo lufthavn Gardermoen v.v.
3. Sogndal lufthamn Haukåsen – Oslo lufthavn Gardermoen v.v.
4. Sandane lufthamn Anda – Oslo lufthavn Gardermoen v.v.
5. Sogndal lufthamn Haukåsen – Bergen lufthavn Flesland v.v.
6. Sandane lufthamn Anda – Bergen lufthavn Flesland v.v.
7. Førde lufthamn Bringeland – Bergen lufthavn Flesland v.v.
8. Ørsta-Volda lufthamn Hovden – Bergen lufthavn Flesland v.v.

Frå same dato opphever Noreg forpliktingar til offentleg tenesteyting på følgjande flyruter:

1. Florø lufthamn – Oslo lufthavn Gardermoen v.v.
2. Florø lufthamn – Bergen lufthavn Flesland v.v.
3. Ørsta-Volda lufthamn Hovden – Oslo lufthavn Gardermoen v.v.
4. Fagernes lufthavn Leirin – Oslo lufthavn Gardermoen v.v.

Opphevinga betyr at staten ikkje lengre setjer minstekrav til flyrutetilbodet, som for eksempel frekvens og billettpris. Staten vil heller ikkje tildele enerett på desse rutene.

2. Forplikingar (FOT) per rute

2.1 Røros – Oslo

Kapasitet

Tilbudt setekapasitet skal vere minst 18 000 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

Det skal vere minst to daglige avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

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

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Røros:

- Første landing i Oslo skal vere før kl. 09.00

Til Røros:

- Siste avgang frå Oslo skal vere etter kl. 17.00

2.2 Førde – Oslo

Kapasitet

Tilbudt setekapasitet skal vere minst 58 000 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

Det skal vere minst tre daglige avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

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

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Førde:

- Kapasiteten skal vere minst 35 seter med landing i Oslo før kl. 09.00
- Kapasiteten skal vere minst 35 seter med avgang etter kl. 17.30.

Til Førde:

- Kapasiteten frå Oslo skal vere minst 35 seter med avgang før kl. 09.30
- Kapasiteten frå Oslo skal vere minst 70 seter med avgang etter kl. 17.00
- Kapasiteten frå Oslo skal vere minst 35 seter med avgang etter kl. 19.00

2.3 Sogndal – Oslo

Kapasitet

Tilbudt setekapasitet skal vere minst 38 000 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

Det skal vere minst to daglige avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

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

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Sogndal:

- Første landing i Oslo skal vere før kl. 09.00
- Siste avgang til Oslo skal vere etter kl. 17.00

Til Sogndal:

- Første avgang frå Oslo skal vere før kl. 10.00
- Siste avgang frå Oslo skal vere etter kl. 17.00

2.4 Sandane – Oslo

Kapasitet

Tilbudt setekapasitet skal vere minst 28 000 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

Det skal vere minst to daglige avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

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

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Sandane:

- Første landing i Oslo skal vere før kl. 09.00
- Siste avgang til Oslo skal vere etter kl. 17.00

Til Sandane:

- Første avgang frå Oslo skal vere før kl. 10.00
- Siste avgang frå Oslo skal vere etter kl. 17.00

2.5 Sogndal – Bergen

Kapasitet

Tilbudt setekapasitet skal vere minst 12 000 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

Det skal vere minst to daglige avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

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

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Sogndal:

- Første landing i Bergen skal vere før kl. 11.00
- Siste avgang til Bergen skal vere etter kl. 16.00

Til Sogndal:

- Første avgang frå Bergen skal vere før kl. 11.30
- Siste avgang frå Bergen skal vere etter kl. 16.30
- Det skal vere minst seks timer mellom første landing i Bergen og første avgang frå Bergen.

2.6 Sandane – Bergen

Kapasitet

Tilbudt setekapasitet skal vere minst 4 000 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

Det skal vere minst to daglige avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

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

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Sandane:

- Første landing i Bergen skal vere før kl. 11.00
- Siste avgang til Bergen skal vere etter kl. 16.00

Til Sandane:

- Første avgang frå Bergen skal vere før kl. 11.30
- Siste avgang frå Bergen skal vere etter kl. 16.30
- Det skal vere minst seks timer mellom første landing i Bergen og første avgang frå Bergen.

2.7 Førde – Bergen

Kapasitet

Tilbudt setekapasitet skal vere minst 8 000 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

Det skal vere minst to daglige avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

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

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Førde:

- Første landing i Bergen skal vere før kl. 11.00
- Siste avgang til Bergen skal vere etter kl. 16.00

Til Førde:

- Første avgang frå Bergen skal vere før kl. 11.30
- Siste avgang frå Bergen skal vere etter kl. 16.30
- Det skal vere minst seks timer mellom første landing i Bergen og første avgang frå Bergen.

2.8 Ørsta-Volda – Bergen

Kapasitet

Tilbudt setekapasitet skal vere minst 19 000 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

Det skal vere minst to daglige avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

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

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Ørsta-Volda:

- Første landing i Bergen skal vere før kl. 11.00
- Siste avgang til Bergen skal vere etter kl. 16.00

Til Ørsta-Volda:

- Første avgang frå Bergen skal vere før kl. 11.30
- Siste avgang frå Bergen skal vere etter kl. 16.30
- Det skal vere minst seks timer mellom første landing i Bergen og første avgang frå Bergen.

3. Krav som gjeld alle ruter

Følgjande krav gjeld på alle dei nemnde rutene med forpliktingar til offentleg tenesteyting:

3.1 Tekniske og operative krav

Selskapa må spesielt vere merksame på tekniske og operative forhold som gjeld ved lufthamnene. Nærmare informasjon om dette kan ein få frå

- Luftfartstilsynet (postmottak@caa.no, +47 75 58 50 00)
- Avinor (post@avinor.no, +47 815 30 550)

3.2 Billettpris

Maksimal billettpris, fullt fleksibel éin veg (maksimalpris), skal i driftsåret som tek til 1. april 2016, ikkje overstige følgjande beløp:

Rutenummer	Rute	Maksimalpris
1	Røros – Oslo	1 975 kr
2	Førde – Oslo	2 184 kr
3	Sogndal – Oslo	1 868 kr
4	Sandane – Oslo	2 213 kr
5	Sogndal – Bergen	1 466 kr
6	Sandane – Bergen	1 622 kr
7	Førde – Bergen	1 442 kr
8	Ørsta-Volda – Bergen	1 770 kr

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

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

Maksimalprisen gjeld òg for billetter som blir selde av andre selskap som operatøren kontrollerer. Operatøren er ansvarleg for å sørge 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.

3.3 Rutedrift

3.3.1 Ruteprogram

Operatøren skal ta omsyn til publikum sin etterspørsel etter flyreiser.

Tidsrommet for planlagt flyging skal vere mellom kl. 06.00 og kl. 00.00 på alle ruter.

3.3.2 Helg og heilag dagar

Krav til rutetider gjeld ikkje laurdag og søndag.

Det er ikkje trafikkplikt 1. juledag og langfredag.

På følgande dagar kan ruteprogrammet reduserast slik at at trafikken på kvar rute blir som for laurdag og søndag samla: nyttårsaften, nyttårsdag, skjærtorsdag, 1. mai, Kristi himmelferds dag, 2. pinsedag, 17. mai, julaftan, 2. juledag, og to valfrie dagar.

Dersom kravet til avgangar laurdag og søndag samla er fleire enn to, er kravet minst to avgangar på desse dagane.

Dersom markedsituasjonen tilseier det, kan operatøren på desse dagane ha ruter med maksimalt ein mellomlanding, sjølv om ruten normalt går direkte. Dei vanlege krava til rutetid gjeld ikkje på desse dagane.

3.3.3 Mellomlanding

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

3.3.4 Delt kapasitet mellom to destinasjonar

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

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

4. Tilleggskrav som gjeld ved tildeling av enerett

Ved gjennomføring av anbod som avgrensar tilgangen til rutene til eitt selskap, gjeld i tillegg desse reglane:

Billettprisar

- Alle gjennomgåande billettprisar til/frå andre flygingar skal operatøren tilby på like vilkår for alle selskap. Unntak er gjennomgåande billettprisar til/frå andre flygingar som er utførte av anbudsselskapet, føresett at billettprisen er høgst 40 % av fullt fleksibel billettpris.
- Passasjerar kan ikkje tene eller bruke poeng frå bonus-/lojalitetsprogram på flyrutene.
- Operatøren skal gi sosiale rabattar i samsvar med retningslinjene i vedlegg A.

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.

5. Erstatning og oppheving av tidlegare forpliktingar til offentleg tenesteyting

Desse forpliktingane erstattar forpliktingane til offentleg tenesteyting som blei kunngjorde i *Den europeiske unions tidende nr. C 247* og *EØS-tillegget nr. 47* den 25. august 2011.

Vedlegg A – Reglar om sosiale rabattar

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 høyrselshemma
- e. Medfølgjande ektefelle/sambuar utan omsyn til alder, eller ein person som må følgje den som har rett til rabatt etter a)–d). Den som har rett til rabatt, avgjer sjølv behovet for følgje
- f. Personar som ikkje har fylt 16 år på utreisedagen

2.

Sosial rabatt for personar omfatta av punkt 1 skal utgjere 50 % av maksimal normaltakst.

3.

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

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.

5.

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

- a. Person som nemnt i punkt 1 bokstav a) må vise identifikasjon med bilete og fødselsdato.
- b. Personar som nemnt i punkt 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 1 bokstav d) må vise skulebevis og erklæring frå Folketrygda om rett til grunnstønad eller hjelpestønad eller tilsvarende stønad frå anna EØS-land.

VEDLEGG 2. KONTRAKT

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

1. Dokument som inngår i kontrakten

I kontrakten inngår desse dokumenta:

1. Desse generelle kontraktvilkåra
2. Forpliktingane til offentleg tenesteyting (vedlegg 1) knytte til ruta/rutene som er lista opp i punkt 2, herunder reglane om sosiale rabattar i vedlegg A til forpliktingane til offentleg tenesteyting.
3. Anbudet frå operatøren

Eventuelle endringar i kontrakten skal gjerast med skriftleg tilleggskontrakt.

2. Kontrakten gjeld følgjande rute(r):

3. Kontraktperiode

Kontrakten gjeld frå 1. april 2016 til 31. mars 2020. Sjå likevel punkt 7.6 andre punktum og punkt 8.8.

4. Einerett til å trafikkere

Kontrakten gir operatøren einerett til å trafikkere ruten(e) 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 anbudet 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.

Kvart driftsår – frå 1. april til 31. mars – er måleperiode.

Sjølv om operatøren reduserer setekapasiteten, skal krava til dagleg tal på flyingar og mellomlanding gjelde.

- 5.2. Påkravd regularitet er minimum 98,5 prosent. Samferdselsdepartementet kan sanksjonere operatøren etter reglane i punkt 7.4 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:
 - a) Dagar med rutetraffikk
 - b) Tur-retur-reiser i alt per dag
 - c) Tal på stopp undervegs og kapasiteten i anbodsområdet
- 5.4. Operatøren skal sende det ruteprogrammet som gjeld til kvar tid til Samferdselsdepartementet til orientering.
- 5.5. Operatøren kan søke Samferdselsdepartementet om lov til å gjere endringar frå det produksjonsvolumet som er avtalt etter reglane i punkt 5.1. Ved behandlinga vil Samferdselsdepartementet vektlegge om endringa gir eit like godt eller betre tilbod til dei reisanda samla sett.
- 5.6. Operatøren kan søke Samferdselsdepartementet om lov til å gjere mindre avvik frå forpliktingane til offentleg tenesteyting (vedlegg 1). Departementet kan ved behandlinga av søknaden blant anna legge vekt på om forholda har endra seg sidan kontrakten vart gjort.
- 5.7. Drifta skal utførast med den flytypen operatøren har ført opp i anbudet. Andre flytypar kan likevel nyttast dersom det produksjonsvolumet som er avtalt tillet det, eller det er i samsvar med endringar som er gjort i medhald av punkt 5.1, 5.5 eller 5.6. Endra bruk foreset samtykke frå Samferdselsdepartementet.
- 5.8. Operatøren pliktar å utføre drifta i samsvar med luftfartslova med tilhøyrande forskrifter, andre reglar på området og eventuelle 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. Utmålinga 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 inne for oppfylginga av driftskrava som følgjer av føresegnene i punkt 5.

Herunder pliktar operatøren for eiga rekning å skaffe erstatningsmateriell og/eller erstatningspersonell ved driftsavbrot. Dersom trafikkopplegget ikkje kan gjennomførast med luftransport, 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 sette i verk.

- 5.11. Dei flygingane som er omfatta av kontrakten, kan ikkje bere andre selskapskodar enn anbydaren sin og kan ikkje inngå i "code-sharing"-ordningar med andre flygingar.
- 5.12. Flygningene som er omfattet av kontrakten skal utføres av anbyder selv. Innleie av luftfartøy med mannskap ("wet-lease") er kun unntaksvis tillatt, og bare dersom oppdragsgiver aksepterer dette på forhånd.
- 5.13. Operatøren skal kunne nytte mannskap og luftfartøy som er utstyrt og sertifisert for å fly satellittbaserte instrumentinnflygingsprosedyrar med vertikal informasjon ved lufthamner kor slike prosedyrar er etablert og publisert (se AIP Norge og BSL G 4-1 § 7).

6. Billettpriser, rabattar, salskanalar og vilkår

- 6.1. Maksimal billettpris, fullt fleksibel éin veg (maksimalprisen), skal i perioden frå 1. april 2016 til 31. mars 2017 ikkje overstige det beløpet som er fastsett for det aktuelle ruteområdet i punkt 3.2 i forplikingane til offentleg tenesteyting (vedlegg 1).

For kvart påfølgjande driftsår skal maksimalprisen justerast 1. april innanfor ramma av tolv månadersendinga i konsumprisindeksen (KPI) i februar same året. Statistisk sentralbyrå offentleggjer denne 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 å sørgje for at også slike tilbydarar rettar seg etter maksimalprisen.

Maksimalprisen skal vere inklusive 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. Operatøren skal delta i dei ordningane for gjennomgangspris innanlands som til kvar tid gjeld, og skal mellom anna tilby alle rabattar som desse ordningane omfattar.
- 6.4. Alle gjennomgåande takstar til eller frå andre flygingar skal tilbydast på like vilkår for alle selskap. Unntak er gjennomgåande takstar til eller frå andre flygingar som operatøren utfører, så sant taksten er høgst 40 % av fullt fleksibel takst.
- 6.5. Bonuspoeng frå lojalitets- eller bonusprogram kan verken tenast opp eller takast ut på dei flygingane som er omfatta av avtalen.
- 6.6. Operatøren pliktar å yte sosiale rabattar i samsvar med vedlegg A til forpliktingane til offentlig tenesteyting (vedlegg 1).
- 6.7. Alle vilkår operatøren har for overgang av passasjerar til og frå flygingar som er utførte av andre selskap, mellom anna overgangstider og gjennomgåande innsjekking av billetter og bagasje, skal vere objektive og ikkje-diskriminerande.

7. Betaling av kompensasjon, risikodeling o.a.

- 7.1. Operatøren har krav på kompensasjon frå Samferdselsdepartementet for følgjande rute(r):

Kompensasjonen utgjer

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

For første driftsår blir det ikkje gjort justeringar i kompensasjonen.

For andre til fjerde driftsår for ruteområde skal kompensasjonsbeløpet i post 26 i anbudsbudsjettet omreknast innanfor ramma av tolv månadersendinga 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.

Ein tek atterhald om at Stortinget gjennom dei årlege budsjettbehandlingane stiller dei nødvendige midlane til disposisjon for Samferdselsdepartementet til å dekkje kompensasjonskrava.

- 7.2. 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 anbudet, får operatøren behalde mellomlegget. Tilsvarande har Samferdselsdepartementet ikkje plikt til å kompensere for eit eventuelt dårlegare resultat enn anbudsbudsjettet skulle tilseie.
- 7.3. Alle offentlege avgifter, også luftfartsavgifter, skal betalast av operatøren.
- 7.4. Dersom talet på kanselleringar av grunner 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.
- 7.5. Dersom tal på tilbydd setekapasitet per rute i eit driftsår var lågare enn det avtalte talet på tilbydd setekapasitet, kan kompensasjonsbeløpet for ruta avkortast samhovande.
- 7.6. Samferdselsdepartementet utbetaler 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 i påvente av rapport frå operatøren i samsvar med punkt 8.2 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 2017, 2018, 2019 og 2020 skal operatøren uoppmoda sende Samferdselsdepartementet revidert rekneskap for førre rekneskapsår, både for anbodsområdet og for den totale verksemda.
- 8.2. Kvart kvartal (april-juni, juli-september, oktober-desember og januar-mars) skal operatøren sende ein rapport til Samferdselsdepartementet som skal innehalde opplysningar om:
 1. Rekneskap for ruta
 2. Driftsavbrot i perioden og ei utgreiing om årsak(er)
 3. Ruta er punktleg (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 7.4
5. Trafikkomfang per rute (passasjertal 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

For anbudsverksemda skal rekneskaps- og avviksrapporteringa skje i forhold til anbudsbudsjettet.

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

Rapportane skal vere Samferdselsdepartementet i hende seinast den 15. i den andre månaden etter den siste av dei tre månadene rapporten gjeld – første gong 15. august 2016.

- 8.3. Operatøren skal utan unødige opphald informere Samferdselsdepartementet dersom det oppstår vesentlege avvik mellom det trafikkomfanget som låg til grunn for anbodet, og det faktiske trafikkomfanget.
- 8.4. I medhald av punkt 6.1 andre avsnitt skal operatøren varsle Samferdselsdepartementet om endring av maksimalprisane seinast idet dei trer i kraft.
- 8.5. Trafikkopplysningar som Samferdselsdepartementet har fått i samsvar med punkt 8.2 nr. 2-9, er å regne 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 med 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 7.6 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 dei avgiftene operatøren er ansvarleg for etter punkt 7.3, 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/ruteområdet ut på nytt anbod.

10. Suspensjon av kontraktplikter

- 10.1. 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.
- 10.2. 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.
- 10.3. Suspensjon medfører ikkje avgrensingar i retten til å gjere misleghaldsverknader gjeldande.

11. Oppseiing, heving og andre opphøyrsgrunnar

- 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 § 22 nr. 2 i forskrift om lufttransporttjenester i EØS (vedlegg 6).
- 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 kontraktopphevet.

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 2020 dersom denne datoen fell tidlegare.

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

12. Tvistemål

Usemjje om forståinga av kontrakten skal søkjast løyst gjennom forhandlingar. Fører ikkje forhandlingane fram, kan kvar av partane leggje saka fram for dei ordinære domstolane til avgjerd, med mindre partane blir samde om å avgjere saka ved skiltsdom.

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

13. Utferdning

Denne kontrakten er utferdna i to – 2 – originaleksemplar. Samferdselsdepartementet skal ha det eine, operatøren det andre.

14. Underteikning av kontrakten

Stad: _____ Stad: _____

Dato: _____ Dato: _____

For Samferdselsdepartementet : For operatøren:

VEDLEGG 3

Anbodsskjema

**Innbyding til anbud
Regionale ruteflygingar i Sør-Noreg
1. april 2016 – 31. mars 2020**

Kompensasjonsbeløpa som skal skrivast i skjemaet skal gjelde for heile kontraktperioden basert på prisnivået for det første driftsåret (1. april 2016 – 31. mars 2017).

1. Opplysningar om anbydar

Anbydars namn	
Adresse	
Telefon	
Telefaks	
E-post	
Kontaktperson(ar)	

2. Oversikt over innleverte tilbud ved spesifikasjon av kompensasjonskrav for hele kontraktperioden basert på prisnivået for det første driftsåret (1. april 2016 – 31. mars 2017).

Nummer	Anbudet gjeld:	Behov for kompensasjon, jf. post 26 i anbudsbudsjettet (i NOK 1000)
1	Rute 1	
2	Rute 2	
3	Rute 3	
4	Rute 4	
5	<p>Kombinasjon f: Kombinasjon av rute 3 og 4</p> <p>(Anbydar som byr på kombinasjon f (nummer 5), må òg by på rute 3 og 4 separat (nummer 3 og 4). Anbydar må òg skrive inn bod for desse.</p> <p>Rute 3, dersom tildelt kombinasjonen 3 og 4</p> <p>Rute 4, dersom tildelt kombinasjonen 3 og 4</p> <p>Sum 3 og 4</p>	
6	<p>Kombinasjon c: Kombinasjon av rute 2, 3 og 4</p> <p>(Anbydar som byr på kombinasjon c (nummer 6), må òg by på rute 2, 3 og 4 separat (nummer 2, 3 og 4), og kombinasjon f (nummer 5). Anbydar må òg skrive inn bod for desse.</p> <p>Rute 2, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3 og 4</p> <p>Rute 3, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3 og 4</p> <p>Rute 4, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3 og 4</p> <p>Sum 2, 3 og 4</p>	
7	Rute 5	
8	Rute 6	
9	Rute 7	
10	<p>Kombinasjon h: Kombinasjon av rute 5, 6 og 7</p> <p>(Anbydar som byr på kombinasjon h (nummer 10), må òg by på rute 5, 6 og 7 separat (nummer 7, 8 og 9). Anbydar må òg skrive inn bod for desse.</p> <p>Rute 5, dersom tildelt kombinasjonen 5, 6 og 7</p> <p>Rute 6, dersom tildelt kombinasjonen 5, 6 og 7</p>	

	Rute 7, dersom tildelt kombinasjonen 5, 6 og 7	
	Sum 5, 6 og 7	
11	<p>Kombinasjon e: Kombinasjon av rute 3, 4, 5, 6 og 7</p> <p>(Anbydar som byr på kombinasjon e (nummer 11), må òg by på rute 3, 4, 5, 6 og 7 separat (nummer 3, 4, 7, 8 og 9), og kombinasjon f (nummer 5), og kombinasjon h (nummer 10). Anbydar må òg skrive inn bod for desse.</p>	
	Rute 3, dersom tildelt kombinasjonen 3, 4, 5, 6 og 7	
	Rute 4, dersom tildelt kombinasjonen 3, 4, 5, 6 og 7	
	Rute 5, dersom tildelt kombinasjonen 3, 4, 5, 6 og 7	
	Rute 6, dersom tildelt kombinasjonen 3, 4, 5, 6 og 7	
	Rute 7, dersom tildelt kombinasjonen 3, 4, 5, 6 og 7	
	Sum 3, 4, 5, 6 og 7	
12	<p>Kombinasjon b: Kombinasjon av rute 2, 3, 4, 5, 6 og 7</p> <p>(Anbydar som byr på kombinasjon b (nummer 12), må òg by på rute 2, 3, 4, 5, 6 og 7 separat (nummer 2, 3, 4, 7, 8 og 9), og kombinasjon f (nummer 5), og kombinasjon c (nummer 6), og kombinasjon h (nummer 10), og kombinasjon e (nummer 11). Anbydar må òg skrive inn bod for desse.</p>	
	Rute 2, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6 og 7	
	Rute 3, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6 og 7	
	Rute 4, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6 og 7	
	Rute 5, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6 og 7	
	Rute 6, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6 og 7	
	Rute 7, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6 og 7	
	Sum 2, 3, 4, 5, 6 og 7	
13	Rute 8	
14	<p>Kombinasjon g: Kombinasjon av rute 5, 6, 7 og 8 (Anbydar som byr på kombinasjon g (nummer 14), må òg by på rute 5, 6, 7 og 8 separat (nummer 7, 8, 9 og 13), og kombinasjon h (nummer 10). Anbydar må òg skrive inn bod for desse.</p>	
	Rute 5, dersom tildelt kombinasjonen 5, 6, 7 og 8	
	Rute 6, dersom tildelt kombinasjonen 5, 6, 7 og 8	
	Rute 7, dersom tildelt kombinasjonen 5, 6, 7 og 8	
	Rute 8, dersom tildelt kombinasjonen 5, 6, 7 og 8	
	Sum 5, 6, 7 og 8	
15	<p>Kombinasjon d: Kombinasjon av rute 3, 4, 5, 6, 7 og 8</p> <p>(Anbydar som byr på kombinasjon d (nummer 15), må òg by på rute 3, 4, 5, 6, 7 og 8 separat (nummer 3, 4, 7, 8, 9 og 13), og kombinasjon f (nummer 5), og kombinasjon h (nummer 10), og</p>	

	<i>kombinasjon e (nummer 11) og kombinasjon g (nummer 14). Anbydar må òg skrive inn bod for desse.</i>	
	<i>Rute 3, dersom tildelt kombinasjonen 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Rute 4, dersom tildelt kombinasjonen 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Rute 5, dersom tildelt kombinasjonen 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Rute 6, dersom tildelt kombinasjonen 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Rute 7, dersom tildelt kombinasjonen 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Rute 8, dersom tildelt kombinasjonen 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Sum 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
16	<i>Kombinasjon a:</i> <i>Kombinasjon av rute 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i> <i>(Anbydar som byr på kombinasjon a (nummer 16), må òg by på rute 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8 separat (nummer 2, 3, 4, 7, 8, 9 og 13), og kombinasjon f (nummer 5), og kombinasjon c (nummer 6), og kombinasjon h (nummer 10), og kombinasjon e (nummer 11), og kombinasjon b (nummer 12), og kombinasjon g (nummer 14), og kombinasjon d (nummer 15). Anbydar må òg skrive inn bod for desse.</i>	
	<i>Rute 2, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Rute 3, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Rute 4, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Rute 5, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Rute 6, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Rute 7, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Rute 8, dersom tildelt kombinasjonen 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	
	<i>Sum 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8</i>	

3. Underteikning

Sted	Dato	Forpliktande underskrift

VEDLEGG 4

Anbudsbudsjett

Dette vedlegget inneheld kalkyleskjema som skal nyttast for kvart enkelt anbod, jf. Prosedyrereglane punkt 5.5.2. Anbodskalkyle skal utarbeidast både for heile anbodsperioden og per driftsår. Kompensasjonen i kvart driftsår skal vere lik målt i prisnivået for første driftsår. Anbydaren skal fylle ut fullstendige anbodskalkylar for kvart enkelt ruteområde som det er lagt inn anbod for.

Ved kombinasjonsbod skal anbydaren fylle ut fullstendig anbodskalkyle for kvart delbod. I tillegg til å fylle ut skjema, skal anbydaren og levere anbodskalkylene på elektronisk format. Samferdselsdepartementet kan på førespurnad levere ei datafil med kalkyleskjema i Microsoft Excel format, jf. Prosedyrereglane punkt 2.4.

Alle beløp skal vere i 1000 kr og på prisnivået for det første driftsåret, dvs. 1. april 2016 – 31. mars 2017.

For andre til fjerde driftsår skal kompensasjonsbeløpet i post 26 i anbudsbudsjettet omreknast innanfor ramma av 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 2017 – 31. mars 2018, tredje driftsår er 1. april 2018 – 31. mars 2019 og fjerde driftsår er 1. april 2019 – 31. mars 2020.

Alle poster i anbudsbudsjetta skal spesifiserast med beløp, òg dersom beløpet er sett til NOK 0,-, t.d. om kostnaden eller inntekta ikkje blir som rekna med eller anbydar legg marginalbetraktningar til grunn.

ANBODSBUDSJETT

Rute: _____

Heile perioden: 1. april 2016 – 31. mars 2020

I prisenivået for driftsåret 1. april 2016 – 31. mars 2017

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

ANBODSBUDSJETT

Rute: _____

Per driftsår

I prisnivået for driftsåret 1. april 2016 – 31. mars 2017

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

VEDLEGG 5

Rettleiande trafikkopplysningar

I dette kapitlet blir det gitt visse opplysningar om trafikk- og inntektsnivå for rutene som er omfatta av forpliktingar til offentleg tenesteyting.

Opplysningane er henta frå selskapa sine rapporteringar til Samferdselsdepartementet. Opplysningane inneheld i den grad det har vore tilgjengeleg, informasjon om passasjerer og inntekter.

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

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

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

Anbydarane blir gjort spesielt oppmerksame på at trafikkopplysningane berre tener som ei rettleiing og at anbydarane sjølve har det fulle ansvaret for anbudsbudsjetta, jf. Prosedyreregler punkt 4.1 og 5.5.2. Anbydarane kan såleis ikkje ta atterhald knytte til trafikkopplysningane.

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

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

April 2013 – mars 2014

Tal på passasjerer

Røros

		OSL	RRS	Sum:
ROEROS	OSL		10 642	10 642
	RRS	10 748		10 748
ROEROS	Sum:	10 748	10 642	21 390

Førde

		BGO	FDE	OSL	Sum:
FOERDE	BGO		5 126		5 126
	FDE	5 527		34 870	40 397
	OSL		33 469		33 469
FOERDE	Sum:	5 527	38 595	34 870	78 992

Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda

		BGO	HOV	OSL	SDN	SOG	Sum:
VESTNO	BGO		9 745		2 553	7 036	19 334
	HOV	12 927		46 455			59 382
	OSL		46 907		16 393	22 592	85 892
	SDN	2 737		16 112			18 849
	SOG	6 973		24 151			31 124
VESTNO	Sum:	22 637	56 652	86 718	18 946	29 628	214 581

Passasjerinntekter (i 1000 kr)

Røros

		OSL	RRS	Sum:
ROEROS	OSL		8 085 902	8 085 902
	RRS	8 145 893		8 145 893
ROEROS	Sum:	8 145 893	8 085 902	16 231 795

Førde

		BGO	FDE	OSL	Sum:
FOERDE	BGO		2 999 857		2 999 857
	FDE	3 744 454		38 621 194	42 365 648
	OSL		35 751 537		35 751 537
FOERDE	Sum:	3 744 454	38 751 393	38 621 194	81 117 042

Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda

		BGO	HOV	OSL	SDN	SOG	Sum:
VESTNO	BGO		8 139 201		2 040 298	4 387 251	14 566 750
	HOV	13 493 205		48 206 945			61 700 150
	OSL		52 003 306		17 189 211	21 956 586	91 149 103
	SDN	2 446 742		16 047 089			18 493 831
	SOG	4 634 332		23 171 133			27 805 465
VESTNO	Sum:	20 574 279	60 142 507	87 425 168	19 229 509	26 343 837	213 715 299

Frakt- og postinntekter

Ruteområde	Frakt- og postinntekter (i mill. kr)
Røros – Oslo	0
Førde – Oslo/Bergen	0,84
Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda – Oslo/Bergen	0,74

Prosentdel reisande til fullt fleksibel pris

Ruteområde	C-pax	Prosent	M-pax	Prosent	Sum:
Røros – Oslo	1 687	7 %	21 560	92,7 %	23 247
Førde – Oslo/Bergen	28 973	31 %	64 226	68,9 %	93 199
Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda – Oslo/Bergen	85 450	35 %	162 224	65,5 %	247 674

Punktlegheit og regularitet

Ruteområde	< 15 min i %	Regularitet	Teknisk	Operativt	Upåvirkbar	Streik
Røros – Oslo	87,27 %	98,00 %	0,72 %	0,00 %	0,24 %	1,04 %
Førde – Oslo/Bergen	85,76 %	95,03 %	1,35 %	0,27 %	2,21 %	1,13 %
Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda – Oslo/Bergen	86,95 %	96,15 %	0,92 %	0,15 %	1,82 %	0,96 %

Kabinfaktor

Ruteområde	Kabinfaktor
Røros – Oslo	43,2 %
Førde – Oslo/Bergen	59,6 %
Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda – Oslo/Bergen	66,2 %

April 2012 – mars 2013

Tal på passasjerar

Røros

		OSL	RRS	Sum:
ROEROS	OSL		3559	3559
	RRS	3459		3459
ROEROS	Sum:	3459	3559	7018

Førde

		BGO	FDE	OSL	Sum:
FOERDE	BGO		6354		6354
	FDE	6308		36532	42840
	OSL		35415		35415
FOERDE	Sum:	6308	41769	36532	84609

Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda

		BGO	HOV	OSL	SDN	SOG	Sum
VESTNO	BGO		9684		N/A	N/A	
	HOV	11923		45123			57046
	OSL		46371		17137	21771	85279
	SDN	N/A		16559			
	SOG	N/A		22637			
VESTNO	Sum:		56055	84319			

Passasjerinntekter (i 1000 kr)

Røros

Dep	OSL	RRS	Sum
OSL		1 328 732	1 328 732
RRS	1 338 184		1 338 184
Sum	1 338 184	1 328 732	2 666 916

Førde

	BGO	FDE	OSL	Sum
BGO		392 120		392 120
FDE	512 049		5 949 117	6 461 166
OSL		5 818 809		5 818 809
Sum	512 049	6 210 929	5 949 117	12 672 095

Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda

Dep	BGO	HOV	OSL	SDN	SOG	Sum
BGO		1 253 581		21 209	839 306	2 114 096
HOV	2 187 165		7 581 491			9 768 655
OSL		8 301 887		2 801 787	3 343 095	14 446 769
SDN	1 295		2 377 050			2 378 345
SOG	954 945		3 375 755			4 330 700
Sum	3 143 404	9 555 469	13 334 296	2 822 996	4 182 401	33 038 565

Frakt- og postinntekter

Ruteområde	Frakt- og postinntekter (i mill. kr)
Røros – Oslo	0
Førde – Oslo/Bergen	0,95
Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda – Oslo/Bergen	0,83

Prosentdel reisande til fullt fleksibel pris

Ruteområde	C-pax	Prosent	M-pax	Prosent	Sum:
Røros – Oslo Desember - mars	91	1,3 %	6 927	98,7 %	7 018
Førde – Oslo/Bergen	17 610	19,9 %	70 867	80,1 %	88 477
Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda – Oslo/Bergen	62 071	28,4 %	157 189	72,0 %	218 448

Punktlegheit og regularitet

Ruteområde	< 15 min i %	Regularitet	Teknisk	Operativt	Upåvirkbar
Røros – Oslo	83,59 %	98,23 %	1,77 %	0,00 %	0,00 %
Førde – Oslo/Bergen	85,81 %	96,96 %	1,48 %	0,36 %	1,23 %
Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda – Oslo/Bergen	86,12 %	97,21 %	1,32 %	0,22 %	1,25 %

Kabinfaktor

Ruteområde	Kabinfaktor
Røros – Oslo	47,5 %
Førde – Oslo/Bergen	66,5 %
Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda – Oslo/Bergen	71,0 %

VEDLEGG 6

Forskrift av 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjenester 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.

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 64a, 65 og 66b. Se EØS-komiteens beslutning 90/2011.

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. *Anbyder:* Luftfartsselskap som legger inn et anbud,
2. *Dry lease:* innleie av luftfartøy hvor innleier/selskap overtar det tekniske og operative ansvaret i leieperioden,
3. *Kjøp etter forhandling:* Anskaffelsesprosedyre som innebærer at oppdragsgiver konsulterer luftfartsselskap etter eget valg og forhandler om kontraktvilkårene

med en eller flere av dem,

4. *Kommersielt ansvar*: Innleier skal bære hele det økonomiske ansvaret, dvs. at utleiers godtgjørelse skal være knyttet til en fast tidsenhet og ikke til fartøyets inntjening,
5. *Operatør*: Ethvert selskap som innehar 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. *Åpen anbodskonkurranse*: anskaffelsesprosedyre som tillater alle luftfartsselskaper å gi tilbud,
9. *Åpen anbodskonkurranse med etterfølgende forhandling*: Anskaffelsesprosedyre som innebærer at oppdragsgiveren, etter å ha avholdt åpen konkurranse i samsvar med punkt 3, konsulterer en eller flere anbydere etter eget valg og forhandle om kontraktsvilkårene med eller flere av dem.

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. Godkjenning av dry-lease

- (1) Avtale om dry-lease sendes Luftfartstilsynet for godkjenning 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 gjelder 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 anbudskonkurranse

§ 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.

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

Lufttransportforordningen artikkel 16 nr. 10 krever at tildeling av enerett til å betjene en flyrute skal skje etter anbudskonkurranse i tråd med reglene i samme forordning artikkel 17. Bestemmelsene i kapitlet her utfyller de kravene til valg og gjennomføring av anbudsprosedyren som følger forordningen.

§ 12. Generelle krav til anbyder

(1) Den som legger inn tilbud må ha gyldig lisens utstedt av lisensutstedende myndighet i tråd med kravene i lufttransportforordningen kapittel II.

(2) Alle norske anbydere skal fremlegge skatteattest for merverdiavgift og skatt. Skatteattesten må være mottatt av oppdragsgiver senest innen tilbudsfristens utløp. Skatteattesten skal ikke være eldre enn seks måneder regnet fra det tidspunkt oppdragsgiveren mottar attesten.

(3) Den som legger inn tilbud må kunne dokumentere at vedkommende kan oppfylle eventuelle særskilte krav til sikkerhet, materiell og miljø i samsvar med spesifikasjoner gitt i tilbudsinnbydelsen.

(4) Anbyder som uten konkurranse mottar tilskudd i forbindelse med drift av andre ruter skal regnskapsmessig skille slik tilskuddsvirksomhet fra tilbudsvirksomheten.

§ 13. Valg av anskaffelsesprosedyre

Anskaffelse skal skje ved åpen anbudskonkurranse. Unntak kan gjøres dersom vilkårene i nr. 1–4 er til stede.

1. Åpen anbudskonkurranse med etterfølgende forhandling kan benyttes dersom det etter tilbudsfristens utløp viser seg kun å være én anbyder, eller dersom bare ett tilbud gjenstår etter at andre tilbud er avvist etter reglene i § 18, § 20, § 21 eller § 22. Forhandlinger etter første punktum skal være i samsvar med forpliktelsene til

offentlig tjenesteytelse. Det er heller ikke tillatt å foreta andre vesentlige endringer i de opprinnelige kontraktsvilkårene under slike forhandlinger.

2. Konkurransen med forhandling uten forutgående kunngjøring kan benyttes dersom det etter anbudsfristens utløp viser seg å ikke foreligge tilbud. I så fall skal det ikke foretas vesentlige endringer i de opprinnelige forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse eller i øvrige kontraktsvilkår.
3. Dersom oppdragsgiveren forbeholder seg retten til å benytte forhandlinger etter nr. 1 eller 2, skal dette fremgå av anbudsinnbydelsen.
4. Konkurransen med forhandling uten forutgående kunngjøring kan også benyttes dersom det på grunn av særlige forhold som oppdragsgiveren ikke kunne forutse (se lufttransportforordningen artikkel 16 nr. 12), er umulig å overholde fristen fastsatt for åpen anbudskonkurranse.

§ 14. Kunngjøring

- (1) Oppdragsgiver skal kunngjøre anbudskonkurransen 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.

§ 15. Frister

- (1) Fristen for innlevering av tilbud skal være tidligst to måneder etter kunngjøringsdatoen.
- (2) Tiden mellom tilbudsinnlevering og tilbudsåpning bør være minst ett døgn.
- (3) Forutsatt at forespørsel er fremsatt i god tid, skal oppdragsgiver innen rimelig tid sende tilbudsgrunnlag og supplerende dokumentasjon til anbydere.
- (4) I hastetilfeller hvor det er umulig å anvende fristene nevnt i (1) til (3) kan oppdragsgiveren etter en konkret vurdering fastsette kortere frister.

§ 16. Innholdet i kunngjøring av anbudskonkurranse

Kunngjøring av anbudskonkurranse skal normalt inneholde:

- a) oppdragsgivers navn, postadresse, telefonnummer, telefaxnummer og e-postadresse,
- b) navn og adresse til det organ som forespørselen om utlevering av relevante dokumenter kan rettes til samt frist for slik forespørsel,
- c) eventuelle særskilte krav til sikkerhet/materiell/miljø,
- d) ruteområdets eller rutens geografiske beliggenhet,
- e) ønsket minimum transportstandard, herunder eventuelt type materiell, frekvens, antall stopp underveis, takster, service mv.,
- f) opplysning om bruk av standard tilbudsskjema,

- g) hvordan anbudet skal oppgis, herunder krav til dokumentasjon av inntekter, kostnader og trafikktall, samt angivelse av beregningsmetode og analysegrunnlag og eventuell bruk av spesielle skjemaer,
- h) hvordan eventuelt krav om kompensasjon skal oppgis,
- i) frist og angivelse av tid og sted for innlevering av anbud, herunder den adressen anbudet skal sendes til,
- j) språk som skal benyttes,
- k) at oppdragsgiver forbeholder seg retten til å forkaste samtlige anbud,
- l) angivelse av personer som har rett til å være til stede ved åpningen av anbudet og dato, klokkeslett og sted for åpning av anbudet,
- m) opplysning om at for sent innkomne anbud, og anbud som ikke er i samsvar med anbudsgrunnlaget, vil bli avvist,
- n) at oppdragsgiver forbeholder seg retten til å gjennomføre etterfølgende forhandlinger,
- o) angivelse av den periode anbyderen er forpliktet til å opprettholde sitt tilbud (vedståelsesfrist),
- p) kontraktens gyldighetsperiode og tidspunkt for oppstart,
- q) kriterier som vil bli lagt til grunn ved tildeling av kontrakt, om mulig i prioritert rekkefølge, jf. § 25,
- r) opplysning om bruk av standard kontrakt, og
- s) opplysninger om sanksjoner ved manglende oppfyllelse av kontrakten.

§ 17. *Anbudets utforming*

Anbudet skal være skriftlig og avgis i lukket og merket forsendelse, enten direkte eller per post. Anbudet kan også avgis med elektronisk middel forutsatt at anbudsgrunnlaget 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 avsendelse av en bekreftet gjenpart, og
- d) tilbudet først åpnes etter utløpet av tilbudsfristen.

§ 18. *Avvisning av for sent innkomne anbud*

(1) Anbud som kommer inn etter anbudsfristens utløp, jf. § 16 bokstav i, skal avvises som for sent innkomne og returneres.

(2) Det gjelder likevel ikke anbud som kommer inn etter fristen, men før anbudsåpningen, dersom det tydelig fremgår av postsendingen at anbudet er postlagt så tidlig at det ved normal postgang burde vært kommet frem før fristen, eller

vedkommende anbyder kan godtgjøre dette ved hjelp av kvittering fra det postselskapet anbudet har blitt levert til, før anbudsåpning er foretatt.

(3) Avvisingsvedtak med begrunnelse skal innføres i anbudsprotokollen.

§ 19. Prosedyre ved anbudsåpningen

(1) Rettidig mottatt anbud skal åpnes på det sted og tidspunkt som er oppgitt i anbudsgrunnlaget. Ved anbudsåpningen skal en på forhånd utnevnt representant for oppdragsgiver foreta anbudsåpning og undertegne anbudsprotokollen. Hver anbyder har rett til å være til stede ved en representant.

(2) Under anbudsåpningen skal anbyderens navn leses opp, men ikke behovet for kompensasjon og foreslått transportstandard. Så snart oppdragsgiver har besluttet at det ikke er behov for etterfølgende forhandlinger i overensstemmelse med § 13 nr. 1, skal kompensasjonskravene offentliggjøres. Ved eventuelle etterfølgende forhandlinger vil kompensasjonskravet bli offentliggjort så snart forhandlingene er sluttført.

(3) I anbudsprotokollen skal følgende inntas:

- a) dato og klokkeslett for åpningen,
- b) anbudets merking,
- c) hvilke ruteområder eller ruter anbudsinnbydelsen omfatter,
- d) hvem som er til stede,
- e) krav til kompensasjon i anbudet og anbyderens navn, og
- f) eventuell avvisning av anbydere eller anbud.

§ 20. Avvisning på grunn av forhold ved anbudet

(1) Et anbud skal avvises når:

- a) det ikke er levert i samsvar med § 17,
- b) det inneholder avvik som strider mot det som er uttrykkelig tillatt i anbudsgrunnlaget, eller
- c) det på grunn av forbehold, feil, uklarheter, ufullstendigheter, eller liknende kan medføre tvil om hvordan anbudet skal bedømmes i forhold til de øvrige anbudene.

(2) Et anbud kan etter nærmere vurdering avvises dersom:

- a) anbudet ikke inneholder alle de opplysninger og oppgaver som er forlangt,
- b) anbudet ikke oppgir behovet for kompensasjon slik som forutsatt i anbudsinnbydelsen, jf. § 16 bokstav h),
- c) anbyderen ikke kan starte opp innen den fristen som er fastsatt i anbudsinnbydelsen, jf. § 16 bokstav p), eller
- d) behovet for kompensasjon i et anbud er urimelig lavt i forhold til den tjenesten som skal leveres, jf. § 21.

(3) Av anbudsprotokollen skal det fremgå hvilke tilbud som ble avvist og grunnen til dette, jf. § 19 bokstav f).

§ 21. Prosedyre for avvising når kravet om kompensasjon er unormalt lavt

(1) Før et tilbud avvises fordi behovet for kompensasjon virker unormalt lavt, skal oppdragsgiver skriftlig forlange relevante opplysninger om de enkelte delene av tilbudet og etterprøve disse på grunnlag av de forklaringene som blir gitt.

(2) Oppdragsgiver kan ta hensyn til forklaringer om forhold som er berettiget ut i fra objektive grunner, herunder besparelser ved tjenesteproduksjon, tekniske løsninger eller nyskapende måter å organisere virksomheten på.

§ 22. Avvisning på grunn av forhold ved anbyderen

(1) Oppdragsgiveren skal avvise tilbud fra anbydere som;

- a) ikke tilfredsstillt kravene i § 12, eller
- b) ikke tilfredsstillt øvrige krav som er stilt til anbyderne i anbudsgrunnlaget.

(2) Oppdragsgiveren kan avvise anbydere:

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

(3) Når oppdragsgiveren krever bevis for at anbyderen ikke er i en situasjon som nevnt i nr. 2 bokstav a), b) c), e) eller f), kan følgende dokumentasjon godtas som tilstrekkelig bevis:

- a) for så vidt gjelder forhold nevnt i 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) når det gjelder bokstav e) eller f): attest utstedt av vedkommende myndighet i den berørte stat.

§ 23. Supplerende opplysninger

Oppdragsgiver kan anmode anbydere om å supplere eller utdype de fremlagte attester og dokumenter.

§ 24. Avlysning av anbudskonkurransen og totalforkastelse

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

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

(3) Oppdragsgiver skal informere alle som har deltatt i anbudskonkurransen om beslutningen som nevnt i (1) og (2), og om det vil bli gjennomført ny anbudskonkurranse.

§ 25. Kriterier for valg av anbud

(1) Oppdragsgiver skal basere tildelingen av en kontrakt enten på laveste behov for kompensasjon eller på hvilket anbud som samlet sett er økonomisk er mest fordelaktig.

(2) Dersom oppdragsgiver baserer tildelingen av kontrakten på det anbudet som etter en helhetlig vurdering er økonomisk sett mest fordelaktig, men behovet for kompensasjon alene ikke er avgjørende kriterium, skal alle kriterier som vil bli lagt til grunn for tildelingen ha vært oppgitt i anbodsinnbydelsen. Kriteriene skal om mulig angis i prioritert rekkefølge. Det kan blant annet benyttes slike kriterier som omfanget av kravet på kompensasjon, billettpriser, kapasitet, tjenestekvalitet, billettsystemer og miljøvennlighet.

5. Sanksjoner

§ 26. 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.

6. Avsluttende bestemmelser

§ 27. 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.

§ 28. 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.

VEDLEGG 7

Forordning nr. 1008/2008

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

av 24. september 2008

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

(Tekst med EØS-relevans)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommisjonen og

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

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

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

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

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

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

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

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

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

- 3) Med tanke på den mulige forbindelsen mellom et luftfartsselskaps økonomi og sikkerheten, bør det opprettes strengere tilsyn med luftfartsselskapers økonomiske stilling.
- 4) Ettersom luftfartsselskaper med faste driftssteder i flere medlemsstater blir stadig viktigere og ut fra behovet for å sikre effektivt tilsyn med disse luftfartsselskapene, bør samme medlemsstat ha ansvaret for å føre tilsyn med luftfartsselskapenes godkjenningssertifikat og lisens.
- 5) For å sikre enhetlig kontroll med at alle luftfartsselskaper i Fellesskapet overholder kravene som gjelder for lisens, bør lisensutstedende myndigheter utføre jevnlige vurderinger av luftfartsselskapenes økonomiske stilling. Luftfartsselskapene bør derfor legge fram tilstrekkelig informasjon om sin økonomiske stilling, særlig de første to årene etter opprettelsen, da disse er særlig avgjørende for at luftfartsselskapet skal overleve i markedet. For å unngå konkurransevridning som følge av ulik regelanvendelse på nasjonalt plan er det nødvendig at medlemsstatene styrker det økonomiske tilsynet med alle luftfartsselskaper i Fellesskapet.
- 6) For å redusere risikoen for passasjerene bør luftfartsselskaper i Fellesskapet som ikke overholder kravene for opprettholdelse av gyldig lisens, ikke kunne fortsette å utøve sin virksomhet. I slike tilfeller skal vedkommende lisensutstedende myndighet tilbakekalle eller midlertidig oppheve lisensen.
- 7) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 av 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører⁽⁷⁾ skal et luftfartsselskap ha forsikring som dekker erstatningsansvar ved ulykke som omfatter passasjerer, gods og tredjemann. Luftfartsselskaper bør også være forpliktet til å ha forsikring som dekker erstatningsansvar ved ulykker som omfatter post.
- 8) For å unngå overdreven bruk av avtaler om innleie av luftfartøyer registrert i tredjestater, særlig innleie av luftfartøyer med besetning, bør slike avtaler tillates bare i ekstraordinære tilfeller, som ved mangel på egnede luftfartøyer på fellesskapsmarkedet, og de bør være strengt tidsbegrenset og oppfylle sikkerhetsstandarder som tilsvarer de sikkerhetsregler som er fastsatt i Fellesskapets regelverk og i nasjonal lovgivning.
- 9) Når det gjelder ansatte i luftfartsselskaper i Fellesskapet som driver lufttrafikk fra driftssteder utenfor territoriet til den medlemsstaten der vedkommende luftfartsselskap har sitt hovedforetak, skal medlemsstaten sikre korrekt anvendelse av Fellesskapets regelverk og nasjonal lovgivning om sosiale rettigheter.
- 10) For å fullføre det indre luftfartsmarked bør begrensninger som fortsatt eksisterer mellom medlemsstater imellom, som begrensninger på bruk av felles rutenummer på

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

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 anbuds konkurransene. Kommisjonen bør kunne innhente all den informasjon den trenger for å kunne vurdere den økonomiske begrunnelsen for å innføre forpliktelse til å yte offentlige tjenester i hvert enkelt tilfelle.
- 13) Reglene for fordeling av trafikken mellom flyplasser som betjener samme by eller gruppe av byer, bør klargjøres og forenkles.
- 14) Det er hensiktsmessig å sikre at medlemsstatene har mulighet til å reagere på akutte problemer som oppstår som følge av uforutsigbare eller uunngåelige omstendigheter som av tekniske eller praktiske grunner gjør lufttrafikk svært vanskelig.
- 15) Kundene bør ha tilgang til alle takster og rater for lufttransport uavhengig av hvor i Fellesskapet de er bosatt, deres nasjonalitet og hvor i Fellesskapet reisebyråene er hjemmehørende.
- 16) Kundene bør ha mulighet til å sammenligne prisene for ulike luftfartsselskapers lufttransport på en effektiv måte. Endelig pris som kunden skal betale for lufttransport med utgangspunkt i Fellesskapet, bør derfor til enhver tid angis inklusive alle skatter, avgifter og gebyrer. Luftfartsselskaper i Fellesskapet oppfordres også til å angi endelig pris på sine flyginger fra tredjestater til Fellesskapet.
- 17) De tiltakene som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽⁸⁾.
- 18) Ettersom målet med denne forordning, som er å oppnå en mer enhetlig anvendelse av Fellesskapets regelverk for det internasjonale luftfartsmarkedet, 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.

⁽⁸⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

- 19) Ministererklæringen om Gibraltar lufthavn, som det ble oppnådd enighet om i Cordoba 18. september 2006 under det første ministermøtet i forumet for dialog om Gibraltar, skal erstatte den felles erklæringen om Gibraltar lufthavn avgitt i London 2. desember 1987, og full overholdelse av denne skal anses som overholdelse av erklæringen fra 1987.
- 20) Forordning (EØF) nr. 2407/92, (EØF) nr. 2408/92 og (EØF) nr. 2409/92 bør derfor oppheves —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

KAPITTEL I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål

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

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med

1. «lisens» en godkjenning gitt av vedkommende lisensutstedende myndighet til et foretak, som gir foretaket tillatelse til å drive lufttrafikk som angitt i lisensen,
2. «vedkommende lisensutstedende myndighet» en myndighet i en medlemsstat som har fullmakt til å tildele, nekte, tilbakekalle eller midlertidig oppheve en lisens i henhold til kapittel II,
3. «foretak» enhver fysisk eller juridisk person, uansett om den har et økonomisk formål eller ikke, eller ethvert offentlig organ, uansett om det har selvstendig rettsevne eller ikke,
4. «lufttrafikk» en flyging eller en serie flyginger som transporterer passasjerer, frakt og/eller post mot vederlag,
5. «flyging» avgang fra en nærmere angitt lufthavn til en nærmere angitt bestemmelseslufthavn,

6. «lokal flyging» en flyging som ikke omfatter transport av passasjerer, post og/eller frakt mellom forskjellige lufthavner eller andre godkjente landingsplasser,
7. «lufthavn» ethvert område i en medlemsstat som er særlig tilpasset lufttrafikk,
8. «godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC)» et dokument utstedt til et foretak, som bekrefter at operatøren har den faglige dyktighet og den organisasjon som kreves for sikker drift av den virksomhet som er angitt i sertifikatet, som fastsatt i de relevante bestemmelser i fellesskapsregelverket eller nasjonal lovgivning, alt etter som,
9. «effektiv kontroll» et forhold som består i at rettigheter, kontrakter og andre midler, samlet eller enkeltvis og ut fra de rettslige og faktiske forhold i den aktuelle sak, gir mulighet til direkte eller indirekte å øve avgjørende innflytelse på et foretak, særlig ved
 - a) bruksrett til alle eller deler av foretakets aktiva,
 - b) rettigheter eller kontrakter som medfører en avgjørende innflytelse på sammensetningen av, stemmegivningen i eller beslutningene til et foretaks organer, eller som på annen måte medfører en avgjørende innflytelse på foretakets forretningsdrift,
10. «luftfartsselskap» et foretak som har gyldig lisens eller tilsvarende,
11. «luftfartsselskap i Fellesskapet» et luftfartsselskap som er tildelt gyldig lisens av vedkommende lisensutstedende myndighet i samsvar med kapittel II,
12. «forretningsplan» en utførlig beskrivelse av luftfartsselskapets planlagte forretningsvirksomhet i det aktuelle tidsrom, særlig med hensyn til forventet markedsutvikling og investeringene som skal foretas, herunder de finansielle og økonomiske følger av denne virksomheten,
13. «lufttrafikk innenfor Fellesskapet» lufttrafikk som finner sted innenfor Fellesskapet,
14. «trafikkrettighet» retten til å drive lufttrafikk mellom to lufthavner i Fellesskapet,
15. «setesalg» det salg av seter luftfartsselskapet, dets godkjente agent eller befrakter foretar direkte til offentligheten uten at andre tjenester, som innkvartering, er inkludert,
16. «ruteflyging» en serie flyginger som har samtlige av følgende kjennetegn:
 - a) det på hver flyging er seter og/eller kapasitet til transport av frakt og/eller post for salg på individuell basis til offentligheten (enten direkte fra luftfartsselskapet eller fra dets godkjente agenter),
 - b) de gjennomføres for å betjene trafikk mellom de samme to eller flere lufthavner, enten
i henhold til en offentliggjort rutetabell, eller

ved flyginger som er så regelmessige eller hyppige at de åpenbart utgjør en systematisk serie flyginger,

17. «kapasitet» det antall seter eller mengden av nyttelast som tilbys offentligheten på en ruteflyging i et bestemt tidsrom,
18. «takster» de priser i euro eller nasjonal valuta som skal betales til luftfartsselskapene eller deres agenter eller billettselgere for lufttransport av passasjerer samt vilkårene som gjelder for prisene, herunder vederlaget og vilkårene som tilbys agenter og andre mellomledd,
19. «fraktrater» de priser i euro eller nasjonal valuta som skal betales for transport av frakt og vilkårene som gjelder for prisene, herunder vederlaget og vilkårene som tilbys agenter og andre mellomledd,
20. «berørt(e) medlemsstat(er)» de(n) medlemsstat(er) lufttrafikken drives i eller mellom,
21. «involvert(e) medlemsstat(er)» de(n) berørte medlemsstat(er) og de(n) medlemsstat(er) der det/de luftfartsselskap(er) som driver lufttrafikk, har lisens,
22. «gruppe av byer» et tettbygd område bestående av flere byer eller tettsteder som gjennom befolkningsvekst og ekspansjon har smeltet sammen til å bli ett sammenhengende bebygd område,
23. «driftsregnskap» en utførlig oversikt over inntekter og kostnader for det aktuelle tidsrom, fordelt etter luftfartsvirksomhet og annen virksomhet og på materielle og immaterielle poster,
24. «avtale om leie av luftfartøy uten besetning» en avtale mellom foretak som fastsetter at luftfartøyet drives i henhold til leiers godkjenningssertifikat for luftfartsselskap,
25. «avtale om leie av luftfartøy med besetning» en avtale mellom luftfartsselskaper som fastsetter at luftfartøyet drives i henhold til utleiers godkjenningssertifikat for luftfartsselskap,
26. «hovedforetak» et EF-luftfartsselskaps hovedkontor eller forretningskontor i den medlemsstat der selskapets viktigste finansielle funksjoner og driftskontroll utøves, herunder sikring av kontinuerlig luftdyktighet.

KAPITTEL II

LISENS

Artikkel 3

Lisens

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

Artikkel 4

Vilkår for tildeling av lisens

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

- a) hovedforetaket ligger i medlemsstaten,
- b) det innehar gyldig godkjenningssertifikat for luftfartsselskap utstedt av en nasjonal myndighet i samme medlemsstat hvis vedkommende lisensutstedende myndighet har ansvar for å tildele, nekte, tilbakekalle eller midlertidig oppheve lisensen gitt til et luftfartsselskap i Fellesskapet,
- c) det har ett eller flere luftfartøyer til disposisjon gjennom eierskap eller avtale om leie av luftfartøy uten besetning,
- d) hovedvirksomheten er å drive lufttrafikk alene eller i kombinasjon med en hvilken som helst annen forretningsmessig drift av luftfartøyer eller reparasjoner og vedlikehold av luftfartøyer,
- e) selskapsstrukturen tillater at vedkommende lisensutstedende myndighet gjennomfører bestemmelsene i dette kapittel,
- f) medlemsstater og/eller borgere av medlemsstater eier over 50 % av foretaket og har effektiv kontroll over det, enten direkte eller indirekte gjennom ett eller flere mellomliggende foretak, med unntak for eventuelle bestemmelser i avtaler som Fellesskapet har inngått med en tredjestat,
- g) det oppfyller de finansielle vilkårene fastsatt i artikkel 5,

- h) det overholder forsikringskravene fastsatt i artikkel 11 og i forordning (EF) nr. 785/2004, og
- i) det er i samsvar med bestemmelsene om 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 rutenflyging eller har en årsomsetning på mer enn tre millioner euro.

Artikkel 9

Midlertidig opphevelse eller tilbakekalling av lisens

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

Basert på denne vurderingen kan myndigheten midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen dersom den ikke lenger er forvissnet om at EF-luftfartsselskapet er i stand til å oppfylle sine løpende og potensielle forpliktelser i et tidsrom på tolv måneder. Vedkommende lisensutstedende myndighet kan likevel tildele en midlertidig lisens for et tidsrom som ikke overskrider tolv måneder mens den finansielle omstruktureringen av EF-luftfartsselskapet pågår, forutsatt at sikkerheten ikke settes i fare, at denne midlertidige lisensen gjenspeiler eventuelle endringer i godkjenningssertifikatet og at det er realistiske utsikter til at det kan foretas en tilfredsstillende finansiell omstrukturering i løpet av nevnte tidsrom.

2. Når det foreligger klare indikasjoner på finansielle problemer eller når det er innledet insolvensforhandlinger eller tilsvarende forhandlinger mot et EF-luftfartsselskap med lisens, skal vedkommende lisensutstedende myndighet omgående foreta en grundig vurdering av selskapets finansielle stilling og på grunnlag av resultatene av vurderingen innen tre måneder foreta en gjennomgang av lisensens status i samsvar med denne artikkel.

Vedkommende lisensutstedende myndighet skal underrette Kommisjonen om sin beslutning vedrørende lisensens status.

3. Når de reviderte regnskapene omhandlet i artikkel 8 nr. 4 ikke er framlagt innen tidsfristen fastsatt i nevnte artikkel, skal vedkommende lisensutstedende myndighet uten unødig opphold anmode om at EF-luffartsselskapet legger fram de reviderte regnskapene.

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

4. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal tilbakekalle eller midlertidig oppheve lisensen dersom EF-luffartsselskapet forsettelig eller uaktsomt gir vedkommende lisensutstedende myndighet feilaktige opplysninger om et viktig punkt.
5. I tilfelle godkjenningssertifikatet til et luftfartsselskap i Fellesskapet tilbakekalles eller midlertidig oppheves, skal vedkommende lisensutstedende myndighet umiddelbart tilbakekalle eller midlertidig oppheve luftfartsselskapets lisens.
6. Vedkommende lisensutstedende myndighet kan midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen til et luftfartsselskap i Fellesskapet dersom dette selskapet ikke lenger oppfyller kravene til godandel fastsatt i artikkel 7.

Artikkel 10

Vedtak om lisenser

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

Artikkel 11

Forsikringskrav

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

Artikkel 12

Registrering

1. Med forbehold for artikkel 13 nr. 3 kan den medlemsstat hvis vedkommende myndighet har utstedt lisensen, velge om luftfartøyer som brukes av et luftfartsselskap i Fellesskapet, skal registreres i medlemsstatens nasjonale register eller innenfor Fellesskapet.
2. I samsvar med nr. 1 skal vedkommende myndighet i henhold til gjeldende lover og forskrifter uten opphold og uten å 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 Kommissjonen innen 15 virkedager.

Dersom Kommissjonen, 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 Kommissjonen om at de korrigerende tiltakene er gjennomført og vedkommende lisensutstedende myndighet har kontrollert gjennomføringen.

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

Eventuelle begrensninger på EF-luftfartsselskapers adgang til å drive lufttrafikk innenfor Fellesskapet som måtte oppstå som følge av bilaterale avtaler mellom medlemsstater, oppheves herved.

5. Uten hensyn til bestemmelsene i bilaterale avtaler mellom medlemsstater og i samsvar med Fellesskapets konkurranseregler for foretak, skal de berørte medlemsstater tillate at luftfartsselskaper i Fellesskapet kombinerer flyginger og inngår avtaler om felles rutenummer med ethvert luftfartsselskap for flyginger til, fra eller via enhver lufthavn på deres territorium fra eller til ethvert sted i tredjestater.

En medlemsstat kan innenfor rammen av den bilaterale avtalen om flyging med den berørte tredjestat, legge begrensninger på avtaler om felles rutenummer mellom luftfartsselskaper i Fellesskapet og luftfartsselskaper fra tredjestater, særlig dersom den berørte tredjestat ikke gir luftfartsselskaper i Fellesskapet som driver flyging fra den berørte medlemsstat, tilsvarende kommersielle muligheter. Medlemsstatene skal i så fall sikre at begrensningene som legges på slike avtaler, ikke begrenser konkurransen eller innebærer forskjellbehandling av luftfartsselskaper i Fellesskapet, og at de ikke er strengere enn nødvendig.

Artikkel 16

Generelle prinsipper for forpliktelse til å yte offentlige tjenester

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

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

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

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

- a) navngir de to lufthavnene den berørte ruten skal flys mellom og eventuell(e) mellomlandingssted(er),
 - b) angir dato for ikrafttredelse av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste og
 - c) oppgir fullstendig adresse for hvor de berørte medlemsstatene uten opphold og kostnadsfritt skal tilgjengeliggjøre teksten til og alle relevante opplysninger om og/eller dokumentasjon knyttet til forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste.
5. Uten at dette berører bestemmelsene i nr. 4 hva angår ruter der antallet passasjerer som forventes å benytte seg av ruten er under 10 000 per år, skal kunngjøringen om forpliktelse til å yte offentlige tjenester offentliggjøres enten i *Den europeiske unions tidende* eller i den berørte medlemsstats nasjonale offisielle kunngjøringsblad.
 6. Ikrafttredelsesdatoen for forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste skal ikke settes til før offentliggjøringen av kunngjøringen omhandlet i nr. 4 annet ledd.
 7. Når en forpliktelse til å yte offentlige tjenester er blitt pålagt i samsvar med nr. 1 og 2, skal EF-luftfartsselskapet ha anledning til å tilby setesalg, forutsatt at den aktuelle flygingen oppfyller alle kravene knyttet til forpliktelsen til å yte offentlig tjenester. Denne flygingen skal følgelig anses som en ruteflyging.
 8. Når forpliktelse til å yte offentlige tjenester er pålagt i henhold til nr. 1 og 2, skal ethvert annet EF-luftfartsselskap til enhver tid ha anledning til å iverksette ruteflyginger som oppfyller alle kravene i forpliktelsen til å yte offentlige tjenester, herunder den driftsperioden som kreves i henhold til nr. 2.
 9. Uten at dette berører nr. 8 kan den berørte medlemsstat, dersom det på en rute ikke er noe luftfartsselskap som har begynt eller som er i ferd med å begynne vedvarende ruteflyging i samsvar med forpliktelsen til å yte offentlige tjenester som gjelder for denne ruten, begrense adgangen til denne ruten til ett luftfartsselskap for et tidsrom på inntil fire år. Etter utløpet av tidsrommet på fire år skal situasjonen vurderes på nytt.

Dette tidsrommet kan være inntil fem år dersom forpliktelsen til å yte offentlige tjenester er pålagt en rute til en lufthavn som betjener en mest fjerntliggende region omhandlet i traktatens artikkel 229 nr. 2.
 10. Retten til å drive tjenestene omhandlet i nr. 9 skal tildeles etter anbodsinnbydelse i samsvar med artikkel 17, enten for en enkelt rute eller, i de tilfeller driftseffektiviteten berettiger dette, for flere ruter samlet, til ethvert EF-luftfartsselskap som har rett til å drive slik flyging. En medlemsstat kan, av hensyn til den administrative effektiviteten, utlyse en enkelt anbudskonkurranse som dekker ulike ruter.
 11. Forpliktelsen til å yte offentlige tjenester skal anses for å ha bortfalt dersom ingen ruteflyginger er foretatt i et tidsrom på tolv måneder på den ruten forpliktelsen gjelder for.

12. I tilfelle plutselig avbrudd i driften av ruten tildelt et luftfartsselskap i Fellesskapet i henhold til artikkel 17, kan den berørte medlemsstat i et hastetilfelle etter gjensidig avtale velge et annet EF-luftfartsselskap til å påta seg forpliktelsen til å yte offentlige tjenester i et tidsrom på inntil sju måneder, som ikke kan forlenges, på følgende vilkår:
- a) enhver betaling av godtgjørelse fra medlemsstaten skal foretas i samsvar med artikkel 17 nr. 8,
 - b) det skal velges mellom luftfartsselskaper i Fellesskapet i samsvar med prinsippene om åpenhet og likebehandling,
 - c) det skal utlyses en ny 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 medlemsstat(er) skal på anmodning uten opphold og kostnadsfritt oversende alle relevante opplysninger og dokumenter til en part som er interessert i å delta i anbudskonkurransen.
7. Utvelgelsen blant de innsendte anbudene skal gjøres så snart som mulig, idet det tas hensyn til om tjenesten er tilfredsstillende, herunder de priser og vilkår som tilbys brukerne og kostnaden ved godtgjørelsen som eventuelt kreves av de(n) berørte medlemsstat(er).
8. Den berørte medlemsstat kan godtgjøre et luftfartsselskap som er valgt i samsvar med nr. 7, for overholdelse av kravene som gjelder for forpliktelsen til å yte offentlige tjenester pålagt i henhold til artikkel 16. Slik godtgjørelse kan ikke overstige det beløp som kreves for å dekke de nettokostnader som påløper ved gjennomføringen av hvert enkelt krav knyttet til forpliktelsen til å yte offentlige tjenester, samtidig som det skal tas hensyn til luftfartsselskapets inntekter i den forbindelse og en rimelig fortjeneste.
9. Medlemsstaten skal skriftlig og uten opphold underrette 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 anbudene,
 - c) den godtgjørelse som kreves i anbudene,
 - 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 landegrensler,
- c) lufthavnene er forbundet med hverandre og den byen eller gruppen av byer de betjener, via hyppige, pålitelige og effektive offentlige transporttjenester, og
- d) lufthavnene tilbyr luftfartsselskapene de nødvendige tjenester og ikke unødig skader deres mulighet til å drive næringsvirksomhet.

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

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

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

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

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

Artikkel 20

Miljøtiltak

1. Når det forekommer alvorlige miljøproblemer, kan den ansvarlige medlemsstat begrense eller nekte utøvelsen av trafikkrettigheter, særlig dersom andre transportmåter kan gi et tilfredsstillende tilbud. Tiltaket skal ikke medføre forskjellsbehandling, ikke føre til 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. Kommisjonen skal bistås av en komité.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Artikkel 26

Samarbeid og rett til å innhente opplysninger

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

Artikkel 27

Oppheving

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

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

Artikkel 28

Ikrafttredelse

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

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

Utferdiget i Strasbourg, 24. september 2008.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

J.-P. JOUYET

Formann

Vedleggene til forordning 1008/2008 finnes i den offisielle utgaven

Utgjeve av:
Samferdselsdepartementet

Foto: Avinor

Trykk: Service- og tryggingsorganisasjonen til departementa
04/15 - 20

